



2023-2024 SKYDIVER'S INFORMATION MANUAL

FOR THE MOST CURRENT ELECTRONIC VERSION,

ALL DOCUMENTED REVISIONS THAT OCCUR MID-CYCLE AND USPA FORMS, PLEASE VISIT [DOWNLOADS.USPA.ORG](https://downloads.uspa.org).

The translation was made in DZ Krutitsy by Denis Filimonov solely for training and safety purposes.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

ВАЖНОЕ ЗАМЕЧАНИЕ

СПОРТИВНЫЕ ПРЫЖКИ С ПАРАШЮТОМ ИЛИ СКАЙДАЙВИНГ - ПОТЕНЦИАЛЬНО ОПАСНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, КОТОРАЯ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ТРАВМЕ ИЛИ СМЕРТИ. КАЖДЫЙ ОТДЕЛЬНЫЙ УЧАСТНИК, НЕЗАВИСИМО ОТ ОПЫТА, НЕСЕТ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНУЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ЕГО ИЛИ ЕЕ СОБСТВЕННУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ.

СЛЕДУЮЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ ПРЕДСТАВЛЕНА КАК СЕРВИС ДЛЯ УЧАСТНИКОВ UNITED STATES PARACHUTE ASSOCIATION (USPA). USPA НЕ ДАЕТ ГАРАНТИЙ ИЛИ ПРЕДСТАВЛЕНИЙ И НЕ ПРИНИМАЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОТНОСИТЕЛЬНО ЗАКОННОСТИ ЛЮБОГО СОВЕТА, МНЕНИЯ ИЛИ РЕКОМЕНДАЦИИ, ВЫРАЖЕННОЙ В ЭТОМ МАТЕРИАЛЕ. ВСЕ ЛЮДИ, ПОЛАГАЮЩИЕСЯ НА ЭТОТ МАТЕРИАЛ, ДЕЛАЮТ ТАК ПО СОБСТВЕННОМУ РИСКУ.

Безопасность человека может быть повышена, если соблюсти надлежащие меры предосторожности и процедуры. Это руководство содержит часть знаний и методов, которые, по мнению о USPA, будут способствовать безопасному и приятному скайдайвингу. UNITED STATES PARACHUTE ASSOCIATION не создана для получения прибыли, это добровольная организация участников и сторонников прыжков с парашютом. Данный спорт также упоминается как скайдайвинг. У USPA нет участия в проведении или операциях ни одного центра скайдайвинга или дрозона. **USPA, КАК ЧАСТНАЯ, НЕРЕГУЛИРУЮЩАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ, У КОТОРОЙ НЕТ ЗАКОННОЙ ВЛАСТИ, ЧТОБЫ ОТРЕГУЛИРОВАТЬ ИЛИ УПРАВЛЯТЬ ЛЮДЬМИ ИЛИ КОРПОРАЦИЯМИ, НЕ МОЖЕТ СЧИТАТЬСЯ ОТВЕТСТВЕННОЙ ЗА КАКОЙ ЛИБО ПРЫЖОК С ПАРАШЮТОМ ИЛИ УЧЕБНЫЕ ОПЕРАЦИИ, КОТОРЫЕ ПРИВОДЯТ К ТРАВМЕ ИЛИ СМЕРТИ ЛЮБОЙ СТОРОНЫ.** Независимо от любых заявлений, сделанных в любой USPA публикации, USPA не брал и не берёт на себя ответственность за кого либо. У USPA нет обязательства ни перед кем относительно его или ее активностей в скайдайвинге. Все ссылки USPA к саморегуляции относятся к каждому отдельному человеку, регулирующему или являющемуся ответственным за него или ее. USPA выпускает различные лицензии, рейтинги, премии, назначения и обеспечивает различные типы информации, советы и формы обучения, но не уполномочивает никого ни в какой возможности представлять интересы USPA как агент или представитель в связи с регулированием или контролем скайдайвинг операций.

Обязанность каждого студента - задать все необходимые для него или нее вопросы и иметь полное понимание действий и процедур, которые он или она должен выполнить, чтобы сделать безопасный прыжок. Каждый парашютист несет ответственность использовать определенные методы и выполнить определенные действия, чтобы поддержать безопасность для него или нее и для других людей.

USPA НЕ ДАЕТ ГАРАНТИЙ, ВЫРАЖЕННЫХ ИЛИ ПОДРАЗУМЕВАЕМЫХ, ОТНОСИТЕЛЬНО ИНФОРМАЦИИ, СФОРМУЛИРОВАННОЙ В ЭТОМ РУКОВОДСТВЕ. ЛЮДИ, ПОЛАГАЮЩИЕСЯ НА НЕЁ, ДЕЛАЮТ ТАК ПО СОБСТВЕННОМУ РИСКУ.

ВСТУПЛЕНИЕ

A. Цели и Объём USPA Skydiver's Information Manual

Skydiver's Information Manual (SIM) предоставляет основные стандарты скайдайвинга (Основные Требования Безопасности - Basic Safety Requirements) и рекомендации, согласованные участниками USPA для безопасного и приятного скайдайвинга. Это также описывает программы, которыми USPA управляет, чтобы признать людей за их экспертные знания, способность обучить других и мастерство или срок пребывания в спорте.

Хотя SIM предоставляет много основной информации для парашютистов, каждый скайдайвер должен развиваться далее, консультироваться с USPA и значимыми людьми в спорте, документами, публикациями в СМИ, а также другими надежными людьми для разъяснения и дополнительной информации.

B. SIM и принцип саморегулирования скайдайвинга

Хотя USPA - добровольная ассоциация членства без регулирующей власти, USPA может приостановить или отозвать любую лицензию USPA, рейтинг, премию, назначение или членство, которые она присваивает, согласно положениям и условиям, указанным в Руководстве Управления USPA. Соответствие Основным Требованиям безопасности (BSRs), содержащихся здесь, обязательно для участия в программах USPA. BSRs представляют обычно принимаемые стандарты для разумного уровня безопасности.

Однако рекомендации, содержащиеся здесь, если не указано иное (такой как в случае соответствия FAA), выдвинуты как руководство и не обязательны. Кроме того, отклонение от этих рекомендаций не обязательно подразумевает небрежность и не должно использоваться в суде, действующем по нормам общего права, чтобы продемонстрировать небрежность.

Добровольное соблюдение правил, рекомендаций и стандартов в SIM демонстрирует, что парашютисты и сотрудники дронзоны осуществляют саморегуляцию.

C. Как получить или рекомендовать изменение этого руководства

SIM время от времени требует обновления. Обязанность держателей SIM - пользоваться самой новой версией. Новые копии могут быть загружены бесплатно с веб-сайта USPA www.uspa.org или куплены в магазине USPA: (540) 604-9740; 604-9741 (fax), email store@uspa.org.

Читателей просят представлять комментарии или рекомендовать изменения в письменной форме в USPA, 5401 Southpoint Centre Blvd., Fredericksburg, VA 22407; по телефону (540) 604-9740; by fax to 604-9741; uspa@uspa.org.

**Это руководство предоставляет процедуры, чтобы
обратиться ко многим обозримым ситуациям, но каждая
ситуация отличается. Отклонения от этих рекомендаций
не подразумевают небрежность.**

Содержание

Предупреждение	I
----------------	---

Вступлени е	iii
-------------	-----

SECTION 1: THE UNITED STATES PARACHUTE ASSOCIATION	1
--	---

United States Parachute Association (Обзор)	
A. Ваши USPA представители	
B. USPA Лидеры	
C. USPA Проведение политики.....	
D. USPA Головной персонал.....	
E. Конституция и устав USPA	

SECTION 2: Основные Требования Безопасности (BSR)	3
---	---

Basic Safety Requirements (Обзор)	5
A. Как BSR влияют на безопасность	
B. Корректировки и изменения в BSR	
2-1 Basic Safety Requirements	6
A. Применимость.....	
B. Соответствие Нормам федерального права	
C. Медицинские требования	
D. Требования по возрасту	
E. Членство	
F. Алкоголь и наркотики	
G. Парашютисты студенты	
H. Ветер	
I. Минимальные высоты открытия	
J. Требования для дрозона	
K. Требования при подготовке к прыжку.....	
L. Нестандартные прыжки	
M. Парашютное оборудование	
N. Специальное высотное оборудование и дополнительный кислород	
2-2 Корректировки к Basic Safety Requirements	9
A. Почему BSRs, возможно, должен быть изменён (корректирован)	
B. Классификация корректировок	
C. Процедура регистрации корректировок	
D. Регистрация корректировок	

SECTION 3: КЛАССИФИКАЦИЯ СКАЙДАЙВЕРОВ	11
---------------------------------------	----

3-1 Лицензии USPA	12
A. Значение.....	
B. Общие условия для лицензий	

- C. Регистрация прыжков для лицензий и рейтингов
- D. Проверка применения
- E. Привилегии и требования лицензии
- A License.....
- B License.....
- C License
- D License.....
- F. Ограниченные USPA лицензии.....

3-2 Экзамены на лицензии и процедуры по ним 14

- A. Инструкции по экзаменам на лицензии
- B. Оформление приложения на лицензию
- C. Правила подписания приложения на лицензию

3-3 Рейтинги 16

- A. USPA Инструкторские рейтинги
- B. Недавно оформленные Инструкторы
- C. USPA PRO Профессиональный Показательный Рейтинг
- D. USPA Рейтинг Судей
- E. FAA Рейтинги

SECTION 4: СТУДЕНЧЕСКАЯ ПРОГРАММА (INTEGRATED STUDENT PROGRAM) 17

4-1 Таблица навыков и знаний студента по уровням программы 18

4-2 Категории А-Н Обзор целей 19

4-3 USPA Студенческая программ: Вступление 21

- A. Рекомендации
- B. Что такое студенческая программа?
- C. Выбор школы подготовки.....
- D. Что ожидать
- USPA Заявление о медицинской форме (вложено)
- E. Оборудование студента
- F. Учебные приоритеты

Category A 23

- Вступление
- Категория в целом
- Category A: Содержание курса первого прыжка
- I. Solo: Общая секция
- A. Знакомство с оборудованием для Solo прыжка
- B. Поза свободного падения
- C. Открытие основного купола
- D. Навыки пилотирования купола
- E. Базовый тренинг по приземлению — parachute landing fall
- F. Опасности при приземлении (в учебной подвесной системе)
- G. Проблемы с оборудованием (в учебной подвесной системе)
- H. Особые случаи с оборудованием
- II. Solo: Раздел по методам обучения
- A. Процедуры в самолёте
- B. Отделение от самолёта
- C. Проблемы после отделения.....

D. Особые случаи в самолёте

III. AFF Процедуры

 A. Процедуры в свободном падении

 B. После открытия

IV. Тандем процедуры.....

 A. Стратегия тандем обучения студента... ..

 B. Минимальный Тандем курс

 C. Category A при прыжке в тандеме

План прыжка - Flow of the dive (включены заметки для инструктора)

Category A Тест.....

Мысленная релаксация : "Путь к свободному полёту"

Category B 39

Вступление

Категория в целом.....

Category B: цели обучения и критерии выполнения

 A. Отделение и свободное падение.....

 B. Пилотирование

 C. Обзор особых случаев

 D. Оборудование

 E. Правила и рекомендации

 F. Определение места выброски (Spotting) и самолёт

План прыжка - Flow of the dive (включены заметки для инструктора)

Category B Тест.....

Category C 47

Вступление

Категория в целом.....

Category C: цели обучения и критерии выполнения

 A. Отделение и свободное падение.....

 B. Пилотирование

 C. Обзор особых случаев.....

 D. Оборудование.....

 E. Правила и рекомендации

 F. Определение места выброски (Spotting) и самолёт

План прыжка - Flow of the dive (включены заметки для инструктора)

Category C Тест.....

Визуализация: "Победа духа над плотью"

Category D 57

Вступление

Категория в целом.....

Category D: цели обучения и критерии выполнения.....

 A. Отделение и свободное падение.....

 B. Пилотирование

 C. Обзор особых случаев.....

 D. Оборудование

 E. Правила и рекомендации

 F. Определение места выброски (Spotting) и самолёт

План прыжка - Flow of the dive

Category D Тест

Обучение Определению места выброски (Spotting) за один раз

Category E 65

Вступление

Категория в целом

Category E: цели обучения и критерии выполнения

 A. Отделение и свободное падение

 B. Пилотирование

 C. Обзор особых случаев

 D. Оборудование

 Осмотр распущенного парашюта (вложение)

 Брифинг по Самолёту (вложение)

 E. Правила и рекомендации

 F. Определение места выброски (Spotting) и самолёт

План прыжка - Flow of the dive (включены заметки для инструктора)

Category E Тест

Категори F-H: Навыки Группового Скайдайвинга 74

Category F 75

Вступление

Категория в целом

Category F: цели обучения и критерии выполнения

 A. Отделение и свободное падение

 B. Пилотирование

 C. Обзор особых случаев

 D. Оборудование

 E. Правила и рекомендации

 F. Определение места выброски (Spotting) и самолёт

План прыжка - Flow of the dive

Category F Тест

Category G 83

Вступление

Категория в целом

Category G: цели обучения и критерии выполнения

 A. Отделение и свободное падение

 B. Пилотирование

 C. Обзор особых случаев

 D. Оборудование

 E. Правила и рекомендации

 F. Определение места выброски (Spotting) и самолёт

План прыжка - Flow of the dive

Category G Тест

Category H 93

Вступление

Категория в целом

Category H: цели обучения и критерии выполнения

 A. Отделение и свободное падение

 B. Пилотирование

 C. Обзор особых случаев

 D. Оборудование

Е. Правила и рекомендации
 F. Определение места выброски (Spotting) и самолёт
 План прыжка - Flow of the dive
 USPA A-License Контрольный прыжок - Схема
 Category H Тест

SECTION 5: ОБЩИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ 101

5-1 Особые случаи в скайдайвинге 103

A. Тренировка особых случаев
 B. Предотвращение и подготовка
 C. Примите меры
 D. Особые случаи в самолёте
 E. Особые случаи с оборудованием
 F. Особые случаи на приземлении
 G. Столкновения в свободном падении
 H. Столкновения под куполом
 I. Низкие развороты

5-2 Восстановительная тренировка 109

A. Студенты
 B. Лицензированные скайдайверы
 C. Изменения в процедурах
 D. Длительные перерывы в прыжках

5-3 Оборудование 110

A. Нормы федерального права на оборудование
 B. Основной парашют
 C. Запасной парашют
 D. Подвесная система и ранец
 E. Вытяжной парашют
 F. Транзит - Reserve static line (RSL)
 G. Страхующий прибор - Automatic activation device (AAD)
 H. Static line (main).....
 I. Заимствование (аренда) или смена оборудования
 J. Использование высотомеров
 K. Дополнительное оборудование
 L. Укладка основного парашюта
 M. Монтаж элементов парашютной системы

5-4 Проверки безопасности перед прыжком и брифинги 115

A. Подготовка оборудования важна
 B. Брифинги.....
 C. Чеклист Оборудования.....

5-5 Погода 117

A. Определение ветров
 B. Опасные явления погоды.....
 C. Высота плотности

5-6 Летательный аппарат	118
-------------------------	-----

5-7 Определение места выброски - Spotting	119
---	-----

- A. Почему Spotting важен
- B. Приоритеты
- C. Разделение и порядок групп на курсе самолёта при выброске
- D. Советы по плану отделения для различных дисциплин

5-8 Отчёты об инцидентах	new
--------------------------	-----

SECTION 6: ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ 121

6-1 Групповая акробатика - (Relative Work / RW)	123
---	-----

- A. Что такое RW?
- B. Обучение и процедуры
- C. Разбежка
- D. Другие ссылки

6-2 Фрифлай (Freeflying / FF), Фристайл (Freestyle) и Скайсёрфинг (Skysurfing)	124
--	-----

- A. Особенности FF
- B. Необходимые навыки
- C. Оборудование
- D. Подготовка
- E. Опасности, связанные с групповым фрифлаем

6-3 Скорость и время свободного падения (freefall)	126
--	-----

- A. Учёт времени свободного падения
- B. Расчёт времени падения

6-4 Ночные прыжки	127
-------------------	-----

- A. Зачем прыгать ночью?
- B. Необходимые навыки
- C. Трудности
- D. Специальное оборудование
- E. Процедуры
- F. Общие замечания
- G. Групповые прыжки: freefall и пилотирование

6-5 Прыжки на воду	129
--------------------	-----

- A. Зачем прыгать на воду?
- B. Обучение неумышленным приземлениям на воду
- C. Намеренные приземления на воду
- D. Высокоскоростные приземления на воду
- E. Проверки безопасности прыжков на воду и брифинги

6-6 Купольные формации	131
------------------------	-----

- A. Что такое купольная формация (CRW)?
- B. Общая информации
- C. Необходимые навыки и начальная подготовка
- D. Оборудование
- E. Правила
- F. Особые случаи
- G. Ночные купольные формации

6-7 Высотные прыжки и использование кислорода 134

- A. Планирование и подготовка
- B. Объём
- C. Классификация высот
- D. Рекомендуемый опыт
- E. Рекомендации по тренировкам.....
- F. Рекомендуемое оборудование
- G. Рекомендуемые приготовления.....
- H. Процедуры использования кислорода.....
- I. Процедуры споттинга.....
- J. Опасности при открытии на большой высоте

Inset 6-7 Таблица по использованию оборудования для высотных прыжков

6-8 Рекомендации операторам видеосъёмки 140

- A. Предисловие.....
- B. Предыстория
- C. Значение
- D. Оборудование
- E. Процедуры.....
- F. Соображения для съёмки студентов

6-9 Рекомендации для Wingsuit пилотов 143

- A. Темы раздела
- B. Подготовка и проверки снаряжения перед полетом
- C. Пошаговая демонстрация; посадка; набор высоты
- D. Отделение и полёт в Wingsuit
- E. Дебрифинг

6-10 Основы пилотирования под куполом 149

- A. Предисловие и цель
- B. Объём навыков
- C. Достижение навыков
- D. Переход на купола меньшей площади (Downsizing)
- E. Переход на более скоростные по конструкции купола
- F. Площадка для тренировки
- Таблица загрузки купола

6-11 "Продвинутое" пилотирование под куполом 152

- Обзор
- A. Предисловие
- B. Значение
- C. Объём задач
- D. Квалификация инструктора
- E. USPA B license требования
- F. Оценка
- G. Предположение о риске
- Темы наземного обучения
- Section 1. Оборудование
- A. Соображения выбора оборудования
- B. Загрузка купола
- C. Свойства конструкции и их влияние на параметры купола
- D. Снижение лобового сопротивления

- E. Способы управления: клеванты и далее
- F. Снаряжение
- G. Скорость
- H. Глиссада
- Section 2. Обслуживание
- A. Окружающая среда
- B. Коллапсируемые вытяжной и слайдер
- C. Стропы
- D. Стропы управления
- E. Укладка для ровного открытия
- F . Осмотр оборудования
- Section 3. Разбежка, открытие, разделение по высотам, трафик
- A. Разбежка
- B. Трафик
- "Продвинутые" упражнения
- Общие процедуры
- Jump 1—Оценочный прыжок
- Jump 2—Основы аэродинамики, клеванты и развороты на своб. концах.....
- Jump 3—Свалы
- Jump 4—Плоские развороты и приземления crosswind (поперек ветра)
- Jump 5—Максимальное планирование.....
- 6-12 Прыжки с движением в горизонте с разными углами и скоростями 180
- 6-13 СКОРОСТНОЙ СКАЙДАЙВИНГ 182

SECTION 7: ПОКАЗАТЕЛЬНЫЕ ПРЫЖКИ И РЕЙТИНГИ

- 7-1 Exhibition Jumping
- A. Definition
- B. How to approach a demo jump
- C. Experience and ability
- Table 7.A—Size and Definition of Landing Areas (inset)
- D. Attitude.....
- E. Landing areas
- F. Turbulence and target placement
- G. Maximum winds
- H. Equipment
- I. Aerial maneuvers
- J. Crowd control.....
- K. Ground signals.....
- L. Announcer
- M. Other activities.....
- N. Advice and approval
- O. Insurance.....
- P. Related readings
- 7-2 Professional Exhibition Rating
- A. What is a PRO Rating?
- B. Qualifications and procedures
- 7-3 Instructions for Completing FAA Form 7711-2

SECTION 8: ПРОГРАММА НАГРАЖДЕНИЯ УЧАСТНИКОВ

8-1 Service Awards

- A. Introduction.....
- B. Procedures.....

8-1.1: Federation Aeronautique Internationale (FAI) General Awards

- A. Paul Tissandier Diploma
- B. FAI Honorary Group Diploma
- C. FAI Parachuting Awards.....

8-1.2: National Aeronautic Association (NAA) Service Awards

- A. Frank G. Brewer Trophy
- B. Elder Statesman of Aviation

8-1.3: USPA Service Awards

- A. USPA Lifetime Achievement Award.....
- B. USPA Gold Medal for Meritorious Service
- C. USPA Regional Achievement Award
- D. USPA Chesley H. Judy Safety Award

8-1.4: Recipients of the USPA Lifetime Achievement Award

8-1.5: Recipients of the USPA Gold Medal for Meritorious Service

8-2 Achievement Awards

- A. Achievement awards for jump experience.....
- B. Cumulative jumps and freefall time
- C. General requirements
- D. Presentation

8-3 Performance Awards

- A. Awards for skydiving skill.....
- B. Prerequisites
- C. Canopy award categories.....
- D. Qualifications.....
- E. Application.....

8-4 Membership Tenure Certificates

- A. Tenure awards
- B. Qualifications.....

SECTION 9: FAA ДОКУМЕНТЫ

9-1 Федеральные правила авиации

- SUBCHAPTER D—AIRMEN.....
- Part 61—Certification: Pilots, Flight Instructors, and Ground Instructors.....
- 61.1 Applicability and definitions.....
- 61.3 Requirement for certificates, ratings, and authorizations
- 61.23 Medical certificates: Requirement and duration
- 61.51 Pilot logbooks

61.56 Flight review.....

61.57 Recent flight experience: Pilot in command

61.133 Commercial pilot privileges and limitations

Part 65—Certification: Airmen other than Flight Crewmembers.....

65.1 Applicability.....

65.11 Application and issue.....

65.12 Offenses involving alcohol or drugs.....

65.15 Duration of certificates.....

65.16 Change of name: Replacement of lost or destroyed certificate.....

65.17 Tests: General procedure

65.18 Written tests: Cheating or other unauthorized conduct.....

65.19 Retesting after failure.....

65.20 Applications, certificates, logbooks, reports, and records:
Falsification, reproduction, or alteration.....

65.21 Change of address

65.111 Certificate required.....

65.113 Eligibility requirements: General

65.115 Senior parachute rigger certificate: Experience,
knowledge, and skill requirements.....

65.117 Military riggers or former military riggers: Special certification rule.....

65.119 Master parachute rigger certificate: Experience,
knowledge, and skill requirements.....

65.121 Type ratings.....

65.123 Additional type ratings: Requirements.....

65.125 Certificates: Privileges.....

65.127 Facilities and equipment.....

65.129 Performance standards.....

65.131 Records

65.133 Seal.....

SUBCHAPTER F—AIR TRAFFIC AND OPERATING RULES

Part 91—General Operating and Flight Rules.....

91.1 Applicability.....

91.3 Responsibility and authority of the pilot in command

91.5 Pilot in command of aircraft requiring more than one required pilot.....

91.7 Civil aircraft airworthiness.....

91.11 Prohibition on interference with crewmembers

91.13 Careless or reckless operation

91.15 Dropping objects.....

91.17 Alcohol or drugs.....

91.19 Carriage of narcotic drugs, marijuana, and depressant
or stimulant drugs or substances.....

91.101 Applicability.....

91.103 Preflight action.....

91.107 Use of safety belts, shoulder harnesses, and child restraint systems.....

91.111 Operating near other aircraft.....

91.113 Right-of-way rules: Except water operations.....

91.119 Minimum safe altitudes: General

91.126 Operating on or in the vicinity of an airport in Class G airspace

91.127 Operating on or in the vicinity of an airport in Class E airspace.....

91.151 Fuel requirements for flight in VFR conditions.....

91.155 Basic VFR weather minimums

91.211 Supplemental oxygen.....

91.223 Terrain awareness and warning system.....

91.225 Automatic Dependent Surveillance-Broadcast (ADS-B) Out equipment and use..

91.307 Parachutes and parachuting.....

91.403 General

91.409 Inspections

PART 105—ПРОВЕДЕНИЕ ПАРАШЮТНЫХ ПРЫЖКОВ.....

105.1 Применимость

105.3 Определения

105.5 Главное.....

105.7 Алкоголь и наркотики

105.9 Inspections

105.13 Radio equipment and use requirements.....

105.15 Information required and notice of cancellation
or postponement of a parachute operation

105.17 Видимость и чистота от облаков (cloud clearance)

105.19 Прыжки между закатом и рассветом

105.21 Parachute operations over or into a congested
area or an open-air assembly of persons.....

105.23 Parachute operations over or onto airports

105.25 Parachute operations in designated airspace.....

105.41 Applicability.....

105.43 Использование одиночных парашютных систем

105.45 Использование Тандем парашютных систем

105.47 Use of static lines.....

105.49 Иностранцы парашютисты и оборудование.....

*SUBCHAPTER G—AIR CARRIERS AND COMMERCIAL OPERATORS FOR COMPENSATION
OR HIRE: CERTIFICATION AND OPERATIONS*

Part 119—Certification: Air Carriers and Commercial Operators.....

119.1 Applicability.....

9-2 Advisory Circulars

*AC 90-66A—RECOMMENDED STANDARD TRAFFIC PATTERNS AND PRACTICES FOR AERONAUTICAL
OPERATIONS AT AIRPORTS WITHOUT OPERATING CONTROL TOWERS.....*

1. Purpose

2. Cancellation.....

3. Principal changes

4. Definitions.....

5. Related reading material.....

6. Background and scope

7. General operating practices

8. Recommended standard traffic pattern

9. Other traffic patterns

AC 90-66A, APPENDIX 3: PARACHUTE OPERATIONS (ILLUSTRATION).....

AC 105-2E—SPORT PARACHUTING

1. Purpose

2. Cancellation.....

3. Related 14 CFR parts and publications.....

4. Background.....

5. Skydiver safety

6. Parachute operations onto airports.....

7. Jump aircraft maintenance and jump pilots

8. Pilot responsibilities

9. Parachute operations in designated airspace

10. Jumps over and into congested areas and open-air assemblies of persons.....

11. Authorization and notification requirements for parachute operations

12. Exhibition jumps at off-airport locations.....

13. Parachute equipment rules.....

- 14.Parachute packing.....
- 15.Parachute repairs.....
- 16.Parachute alterations.....
- 17.Materials used for repairs to TSO-approved components

AC 105-2E APPENDIX 1: TABLE OF LOCATION OF JUMP AUTHORIZATION OR NOTIFICATION

AC 105-2E APPENDIX 2: OPERATION OF AIRCRAFT WITH DOOR REMOVED OR MODIFIED FOR PARACHUTING OPERATIONS ..

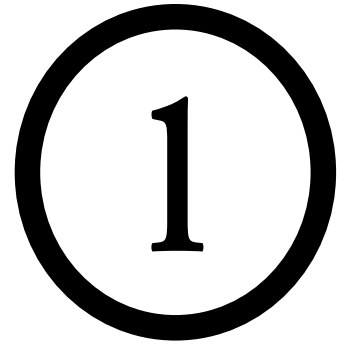
AC 105-2E APPENDIX 3: SEATS AND RESTRAINT SYSTEMS

9-3 Air Traffic Bulletins

- December 1995
- July 2004

СЛОВАРЬ ТЕРМИНОВ	228
ПРИЛОЖЕНИЕ А: СИГНАЛЫ В СВОБОДНОМ ПАДЕНИИ	238
ПРИЛОЖЕНИЕ В: ТЕСТЫ ПО КАТЕГОРИЯМ - ОТВЕТЫ	240
ПРИЛОЖЕНИЕ С: USPA A, B, C, AND D LICENSE - СПРАВОЧНИК ПО ОБУЧЕНИЮ	246

Section One



THE UNITED STATES PARACHUTE ASSOCIATION



Резюме секции:

United States Parachute Association - это членская организация, зарегистрированная как некоммерческая ассоциация, в которой каждый участник имеет равное значение и равный голос в утверждении политики Ассоциации.

В её спортивной роли USPA является официальным представителем скайдайвинга США, признанным Национальной Воздухоплавательной Ассоциацией - National Aeronautic Association (NAA) и официальным представителем скайдайвинга от Международной Федерации Аэронавтики - Federation Aeronautique Internationale (FAI) в США.

В её управляющей роли USPA официально признана Федеральным Управлением Авиации - Federal Aviation Administration (FAA) представителем парашютистов в Соединенных Штатах.

USPA является организацией парашютистов, которыми управляют парашютисты для парашютистов, и это - Ваш голос в скайдайвинге. USPA поддерживает парашютистов в их деле.

Кому нужна эта секция?

- любому, кто впервые знакомится с USPA

SECTION 1—

THE UNITED STATES PARACHUTE ASSOCIATION®

A. Ваши USPA представители

Региональные директора USPA являются парашютистами из Вашего региона, страны и избраны Вами (и другими участниками в Вашем регионе) в Совет USPA каждые три года. Существует 14 регионов USPA и, следовательно, 14 USPA региональных директоров USPA. Совет по USPA также включает восемь Национальных директоров, избранных членами USPA.

Почти все дрозоны имеют по крайней мере одного инструктора и советника по безопасности USPA (S&TA), кто служит для Вашей связи с Региональным Директором USPA. S&TA является местным парашютистом, который может предоставить вам административные услуги и информацию.

B. USPA Лидеры

Члены Совета директоров USPA выбирают ответственных лиц, включая президента, вице-президента, секретаря, казначея и председателя правления. Они, вместе с дополнительными участниками, также избранных из числа Членов правления USPA, составляют Исполнительный комитет USPA. Исполнительный комитет ответственен за принятие решений и заботится о важных вопросах, возникающих между Заседаниями совета USPA.

C. USPA Проведение политики

Совет директоров устанавливает политику и процедуры USPA во время встреч, проводящихся два раза в год. Совет действует через систему комитетов, состоящих из Членов правления USPA со специальными квалификациями. Каждый из комитетов дает представление и советы в крупнейших областях деятельности в спорте.

Действия каждого рабочего комитета должны быть утверждены полным Советом по USPA прежде, чем стать частью политикой USPA. У каждого директора USPA есть один голос на заседаниях совета.

Голосование идет не только о бизнес решениях и политике организации, но также и учреждение и дополнение Основных Требований Безопасности и официальных Рекомендаций USPA. Члены правления USPA отдают свои голоса на основе отклика, который они получают из их избирательного округа, а также их собственного мнения.

D. USPA Головной персонал

Между встречами Совета USPA, проводимого дважды каждый в год, административный штат USPA ведет повседневные дела организации. Совет USPA назначает исполнительного директора, принимающего на себя всю ответственность и обязанности, назначенные Советом по USPA. Исполнительный директор, в свою очередь, нанимает штат, действующий от лица главного офиса USPA, во Фредериксбурге, Вирджиния.

Таким образом, главный офис USPA, во главе с исполнительным директором, обслуживает членство в USPA и выполняет инструкции и политику, установленную советом директоров.

E. Конституция и устав USPA

USPA действует согласно конституции и уставу, определяющему цель организации. Они описаны в Governance Manual на сайте организации или в администрации

UNITED STATES PARACHUTE ASSOCIATION
5401 Southpoint Centre Blvd.
Fredericksburg, Virginia 22407
(540) 604-9740 (phone)
(540) 604-9741 (fax)
uspa@uspa.org
www.uspa.org

Section Two



ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ (BASIC SAFETY REQUIREMENTS) И ИХ КОРРЕКТИРОВКИ

Резюме секции:

Парашютный спорт основан на Основных Требованиях Безопасности (BSR), установленных как краеугольный камень принципа саморегулирования. BSR представляют стандарт, обычно согласуемый по мере необходимости для соответствующего уровня безопасности. Чтобы разработать и зарегистрировать новые методы и процедуры в BSRs может быть проведено исследование и, при необходимости, в Корректировках к BSRs, установлено допустимое основание для изменения этих стандартов. Эта секция включает два основных принципа: Основные Требования Безопасности и Корректировки к Основным Требованиям Безопасности.

Кому нужна эта секция?

- парашютисты, готовящиеся к получению лицензий
- кандидаты на получение инструкторских рейтингов USPA
- персонал дропзон, ответственный за постановку работы
- сотрудники USPA

Основные Требования Безопасности и Корректировки к ним

A. КАК BSR ВЛИЯЮТ НА БЕЗОПАСНОСТЬ

1. BSR продвигают методы, нацеленные на устранение несчастных случаев в скайдайвинге и делают парашютный спорт более безопасным и более приятным.
2. BSR устанавливаются путем оценки инцидентов и идентификация их первопричин.
3. Безопасность обеспечивается путем сокращения факторов риска, что требует участия всех вовлеченных в скайдайвинг:
 - a. изучите материал и старайтесь узнать больше
 - b. тренируйтесь и будьте готовы как к ожидаемому так и к неожиданному
 - c. оценивайте факторы риска
 - d. точно оценивайте свои возможности и ограничения
 - e. оставайтесь бдительными
 - f. не торопитесь с решениями
 - g. старайтесь мыслить здраво
4. Отказ следовать за BSRs не всегда может приводить к печальным последствиям, но много инцидентов является результатом невыполнения этих процедур.

B. КОРРЕКТИРОВКИ ИЗМЕНЕНИЯ В BSR.

1. Включенные в эту секцию, «Корректировки к Основным Требованиям техники безопасности» описывают процедуры для утверждения и документирования исключений к BSR.
 - a. Поправки развиваются из новых методов и техник.
 - b. BSR разработаны для установления стандартов безопасности для общих ситуаций; однако, локальные обстоятельства могут допускать большие допущения в некоторых случаях.
 - c. Цель введения Корректировки состоит в том, чтобы зарегистрировать то, что конкретный BSR был оценен в отдельном случае и что предписанное отклонение и условия не представляют угрозу безопасности.
 - d. Возможность корректировки
 - (1) Каждый BSR категоризирован для уровня авторизации, необходимого для одобрения поправки.
 - (2) Каждый BSR требует одобрения Корректировки полным Советом Директоров USPA, кроме тех, что приняты [S] (Safety and Training Advisor or Instructor Examiner), или [E] (Executive Committee -Исполнительный Комитет).
2. BSR время от времени изменяются Советом Директоров USPA с развитием техник и оборудования.

ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

Замечание: Каждый BSR при принятии поправок требует согласования их советом директоров, кроме тех, где есть пометки [S] or [E], о которых будет сказано в Section 2-2.

A. ПРИМЕНИМОСТЬ

1. Эти процедуры применимы во всем мире, применяются ко всем прыжкам, за исключением военных и тех, которые совершаются из-за чрезвычайных ситуаций в полете. Тем не менее, лицензионные парашютисты USPA при прыжках за пределами США, их территорий и владений должны соблюдать либо BSR USPA, либо правила и страны, где совершается прыжок, но должны соответствовать USPA BSR при инструктировании студентов-парашютистов. Соблюдение этих процедур является обязательным и будет защищать интересы как участников, так и широкой общественности.
2. «Прыжок с парашютом» определяется как спуск человека к земле с самолета в полете, когда он или она использует или намеревается использовать парашют в течение всего спуска или его части.
3. Все люди, участвующие в скайдайвинге, должны быть ознакомлены с Skydiver's Information Manual и всеми федеральными, государственным, и местными постановлениями и правилами, имеющими отношение к скайдайвингу.

B. СООТВЕТВИЕ НОРМАМ ФЕДЕРАЛЬНОГО ПРАВА

1. Для прыжков в США и их владениях прыжки не могут осуществляться в ущерб требованиям Federal Aviation Administration (FAA).
2. Инструкции FAA включают использование систем безопасности в самолете всеми парашютистами во время движения по поверхности, взлете и приземлении. [FAR 91.107]

C. МЕДИЦИНСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

1. Все люди, участвующие в скайдайвинге, должны:
 - a) Обладать Медицинским Сертификатом по крайней мере Третьего класса FAA; или
 - b) Иметь сертификат физической и умственной пригодности для прыжков с парашютом от зарегистрированного врача;
 - c) Или согласиться с рекомендуемым USPA медицинским заявлением (Section 4-3).
2. Каждый участвующий в тандемном прыжке должен предоставить как минимум Медицинский Сертификат Третьего класса FAA или военные мед. свидетельства лётчиков или водолазов, которые требуются им по положению или роду деятельности. В качестве альтернативы, если тандем парашютист действует за пределами Соединенных Штатов, их территорий или владений, может быть принята действующая медицинская справка, признанная органом гражданской авиации страны, где они будут осуществлять свои прыжки в соответствии с тандемным рейтингом.
 - a. Тандем-инструктор в медицинском состоянии, которое не позволило бы использовать его медицинский сертификат FAA для выполнения функций пилота ЛА, не может выступать в качестве тандем-инструктора.
 - b. Тандем инструктор в медицинском состоянии, которое не разрешило бы использовать привилегии его принятому USPA эквивалента медицинского сертификата, не может действовать как тандем-инструктор.
3. Любой иностранный подданный в США, его территориях или владениях в целях допуска как тандем-инструктора или для возобновления рейтинга должен являться объектом прямого контроля тандем-экзаменатора и должен обладать действующим Медицинским Сертификатом Третьего класса FAA или действующим медицинским свидетельством, признанным управлением гражданской авиации страны, где они будут осуществлять свои тандемные прыжки.

D. ТРЕБОВАНИЯ ПО ВОЗРАСТУ

1. Для прыжков на территории США парашютист должен достигнуть не менее 18 лет.
2. За пределами США возраст парашютиста устанавливается, согласно действующим законам. Парашютисты моложе 16 лет не могут получить лицензию USPA.
3. Поправка для разрешения тандемных прыжков может быть выпущена неизлечимо больным людям моложе 18 с одобрением производителя оборудования. Организатор таких прыжков должен представить Бланк запроса поправки в USPA директору по безопасности и обучению и председателю по безопасности и учебному комитету по одобрению до таких прыжков.

E. ЧЛЕНСТВО

Членство в USPA требуется для любого парашютиста, допущенного для самостоятельных прыжков на дронзоне группы USPA, за исключением нерезидентных иностранных подданных, которые являются членами их собственной национальной федерации

F. АЛКОГОЛЬ И НАРКОТИКИ

1. Ни один человек не может совершить прыжок с парашютом или попытку совершить прыжок, если это лицо находится или, по-видимому, находится под влиянием любого из;
 - a. алкоголь
 - b. любой препарат, который влияет на способности человека каким-либо образом, противоречащим безопасности.
2. Ни один человек не может совершить прыжок с парашютом или попытку совершить прыжок, в течение 8 часов после употребления любого алкогольного напитка.

G. ПАРАШЮТИСТЫ СТУДЕНТЫ

Замечание: Все ссылки на владельцев рейтинга USPA относятся и к более высоким степеням рейтинга в той же дисциплине.

1. Общее [E]
 - a. Все тренировочные программы проводятся под прямым руководством USPA Инструктора с соответствующим рейтингом, пока студент не получит лицензию A USPA.
 - b. Человек, проводящий обучение или наблюдение за студенческими прыжками должен обладать рейтингом инструктора USPA согласно требованиям ниже.
 - c. При любом студенческом прыжке инструктор или оба инструктора (если их двое со студентом) должны подписать заполненную форму отчёта по инциденту в USPA в течение 40 часов, если на этом прыжке сработал прибор. При этом после такого самостоятельного написания отчёта никаких дисциплинарных действий не последует.
 - d. Перед посадкой в самолет инструктор/коач должен сделать каждому своему студенту полную проверку снаряжения и убедиться, что снаряжение его студента находится в правильной конфигурации для прыжка.
2. Курс первого прыжка[E]
 - a. Все обучение общеметодического характера должно быть проведено Инструктором USPA или Coach USPA при контроле Инструктора USPA.
 - b. Все тренинги по специфическим методам должны быть проведены Инструктором USPA, сертифицированным в своей области.
3. Все студенты должны быть обучены по всем перечисленным пунктам для совершения безопасного прыжка[E]:
 - a. снаряжение
 - b. полетные процедуры и отделение от самолета
 - c. процедуры при свободном падении
 - d. процедура открытия и особые случаи с оборудованием
 - e. пилотирование купола
 - f. приземление и особые случаи на приземлении
4. Дополнительные критерии
 - a. IAD and static line [E]
 - (1) All jumps must be conducted by a USPA Instructor in that student's training method.
 - (2) Before being cleared for freefall, all students must perform three successive jumps with practice deployments while demonstrating the ability to maintain stability and control from exit to opening.
 - (3) All students must be under the direct supervision of an appropriately rated instructor until completing one successful clear-and-pull.
 - (4) Following a successful clear-and-pull, each student must be supervised in the aircraft and in freefall by a USPA Coach or Instructor until demonstrating stability and heading control prior to and within five seconds after

SECTION 2-1—Основные требования безопасности... Продолжение

initiating two intentional disorienting maneuvers involving a back-to-earth presentation.

(5) All ground training must be conducted by an instructor in that student's training method, until demonstrating stability and heading control prior to and within five seconds after initiating two intentional disorienting maneuvers involving a back-to-earth presentation.

b. Программа AFF

- (1) Все студенты должны прыгать с двумя инструкторами AFF пока не покажут способность уверенно открываться из положения на животе без помощи и на заданной высоте, за исключением:
 - (i) студенты, которые тренировались в аэродинамической трубе, могут прыгать с одним инструктором AFF после того, как показали в трубе следующие навыки:
 - общую стабильность (нейтральное положение тела)
 - контроль направления
 - контролируемое движение вперед и назад
 - контролируемые развороты
 - правильные действия на сигналы руками
 - тренировочные проверки высоты и контроль времени
 - отмашка
 - тренировочное открытие основного парашюта
 - (ii) все тренировки и полеты в аэротрубе должны быть проведены АФФ инструктором или туннельным инструктором под прямым руководством АФФ инструктора. Все тренировки в трубе должны быть документированы.
- (2) Все студенты должны прыгать с одним инструктором USPA AFF, безопасно покидать самолет, демонстрировать стабильность и совершать открытие на планируемой высоте без помощи до того, как начнут делать дезориентирующие маневры.
- (3) Все студенты должны прыгать при прямом контроле Инструктора USPA до момента, когда после дезориентирующего маневра (включающего фазу на спине) в течении 5 секунд смогут восстанавливаться в положение на животе с контролем по направлению (нужно выполнить два маневра дезориентации).

c. Тандем-подготовка студентов [E]

- (1) Любой член USPA, проводящий тандем прыжок, должен успешно закончить курс тандем инструктора, проводимый производителем тандем системы, используемой для прыжков, сертифицироваться соответствующим производителем парашюта или провайдером тандем курса, как правильно обученный инструктор для использования определенной тандем системы, а также должен иметь текущий Тандем рейтинг инструктора USPA.
- (2) Для дальнейшего обучения после тандем прыжков обратитесь к разделу "Переходная подготовка."
- (3) Запрещено намеренное падение спиной к земле или вертикальные ориентации, которые дают скорости в тандеме, превышающие скорость под дрогом.
- (4) Инструкция по оборудованию для тандема должна быть проведена человеком, одобренным производителем оборудования этой системы.
- (5) Все студенческие тандем прыжки должны проводиться в соответствии с требованиями возраста того производителя тандем- системы, которая используется для прыжка.
- (6) Использование любых растяжимых или фиксированных палок для камеры, присоединённых к или в руках тандем инструктора или студента, запрещено.
- (7) Любой человек в команде тандема должен осуществлять проверки системных ручек, как определено производителем указанного оборудования для тандема, немедленно после открытия дрога.

(8) Никто, управляющий тандемом, не имеет права выполнить разворот больше чем 90 градусов ниже 150-ти метров над землёй.

(9) У тандем инструкторов должно быть по крайней мере 200 тандем прыжков, прежде чем разрешено использовать любую камеру, закреплённую на тандем инструкторе или тандем студенте.

5. Переходная подготовка

- a. Студенты могут перейти после первых или последующих прыжков в другой учебный метод после демонстрации достаточных знаний и умений в областях оборудования, самолета, отделения, маневров свободного падения, открытия, особых случаев, пилотирования купола, правил и рекомендаций, чтобы влиться в ту программу на сопоставимом уровне мастерства и обучения.
- b. Студенты ранее обучавшиеся в тандемной программе, могут продолжить в программе AFF или должны продемонстрировать практики соло отделения и открытия со стабильностью в IAD или Static Line перед допуском к свободному падению.
- c. Студенты, которые сделали по крайней мере два тандем прыжка и продемонстрировали способность чётко выпускать дрог на правильной высоте, сохранять направление и стабильное положение тела, без подсказок от тандем инструктора по контролю тела или по высоте, могут перейти на прыжки с одним инструктором по AFF после завершения Solo наземной подготовки.
- d. Students previously trained in a harness-hold program must have exited stable without assistance or performed a stable IAD or static-line jump with a practice deployment supervised by a USPA IAD or Static-Line Instructor prior to performing freefall jumps with any non-AFF-rated USPA Instructor.
- e. Студенты, которые ранее прошли обучение в Категориях А-С в SL, IAD или тандемной программе, могут прыгать с одним Инструктором AFF после демонстрации и выполнения требований в аэродинамической трубе для AFF.

6. Студенты, прыгающие RW [S]

- a. Студенческие RW прыжки должны быть проведены или Coach USPA под наблюдением Инструктора USPA или ;
- b. Максимальный размер группы - четыре человека, если эта группа включает соло студентов, допущенных к самостоятельным прыжкам. Должен быть по крайней мере один инструктор, coach или держатель D-лицензии для каждого студента.

7. Обучение иностранных студентов [E]

- a. Иностранные инструктора, имеющие лицензии другой страны, могут обучить студентов из той страны в США, если обучение проводится в соответствии с BSR.
- b. Действующие держатели рейтинга USPA могут помочь в этом обучении.

8. Никакой парашютист одновременно не может выполнять обязанности обучающего держателя рейтинга USPA и пилота в команде самолета в полете.

9. Все студенческие прыжки, включая тандемы, должны быть закончены между официальным восходом солнца и закатом.

SECTION 2-1—Основные требования безопасности... Продолжение**H. ВЕТЕР [S]**

Максимальная скорость ветра у земли

1. Для всех студентов:
 - a. 7 м/с для парашюта- крыла
 - b. 5 м/с для круглых запасок
2. Для лицензированных парашютистов неограничена

I. МИНИМАЛЬНЫЕ ВЫСОТЫ ОТКРЫТИЯ

1. Тандемы – 1550 м (5000 футов) AGL[E]
2. Все студенты и обладатели А- лицензии - 900м AGL [E]
3. Обладатели В-лицензии - 750 м AGL [E]
4. Обладатели С и D-лицензии - 750 м AGL [S]
(по Корректировке не ниже 600 м AGL)

J. ТРЕБОВАНИЯ К ДРОПЗОНАМ

1. Зоны приземления должны быть свободными, минимальное расстояние до ближайших препятствий:
 - a. студенты и обладатели А-лицензии - 100 м
 - b. тандемы и обладатели В/С-лицензий - 50 м
 - c. обладатели D- лицензии - 12 метров
2. Препятствия определяются как телефонные линии и линии электропередачи, башни, здания, водоемы, автомагистрали, транспортные средства и деревья на площадях больше 32292 кв. фута (3000 кв.м.). Однако, зоны деревьев не должны превышать 10% от оговоренной зоны приземления.
3. Разрешения для площадок приземления, которые не соответствуют минимальному радиальному расстоянию до ближайшего препятствия, как предписано в 2-1.J.1, могут быть одобрены Региональным Директором и директором USPA по S&TA. Эти площадки могут быть некруглыми и иметь площадь, аналогичную площади, предписанной в разделе 2-1.J.1
3. На дрозоне должны присутствовать средства коммуникации земля- воздух.

K. ТРЕБОВАНИЯ К ПОДГОТОВКЕ К ПРЫЖКУ

Высоты и скорость ветра у земли должны быть определены перед проведением любых прыжков.

L. НЕСТАНДАРТНЫЕ ПРЫЖКИ

1. Прыжки на воду, ночные и демонстрационные прыжки выполняются только при согласовании с соответствующим USPA S&TA или Региональным Директором.
2. Прыжки на планируемую отцепку могут делать только обладатели С- и D-лицензий, используя оборудование FAA TSO. [E]
3. Для выполнения демонстрационных прыжков в зонах уровня 2 требуется лицензия D с рейтингом USPA PRO, для всех, включая обоих участников тандема. [E]
4. Контакт парашютов запрещён при тандем-прыжках [E]
5. Тандемные прыжки на стадионах запрещены [E]
6. Для использования Вингсьюта необходимо совершить минимум 200 прыжков и иметь лицензию. [E]

7. Фрифолл ближе 150 метров вертикально или горизонтально от любого студента, включая тандемных студентов, запрещен.
(Это требование исключает сценарии, когда во время учебного прыжка инструктор (инструкторы) и оператор, снимающий студента, могут быть на этом расстоянии.)
Свободное падение в 150 метрах вертикально или горизонтально от любого лицензированного парашютиста под парашютом требует предшествующего планирования и соглашения между пилотом парашюта и парашютистом в свободном падении.

M. СНАРЯЖЕНИЕ

1. Правила FAA [FAR 105.19] требуют чтобы, выполняя ночные прыжки, каждый парашютист имел световой маячок, который видим по крайней мере на расстоянии 4,5 км с момента открытия.
2. Все студенты должны быть снабжены следующим оборудованием, пока они не получили USPA А-лицензию:
 - a. твердый шлем (кроме тандем студентов)
 - b. комбинированная система (подвесная-контейнер), которая включает систему отцепки свободных концов одним приводом и RSL (транзит).
 - c. визуальный высотомер
 - d. страхующий прибор (AAD), допущенный производителем
 - e. основной парашют-крыло, подходящий для обучения студента
 - f. управляемый запасной парашют, подходящий по массе студента
 - g. вытяжной парашют, расположенный внизу контейнера основного парашюта
3. Студенты должны получить дополнительный наземный инструктаж по особым случаям и информацию по открытию парашюта прежде, чем прыгать.
4. Все обладатели рейтинга инструктора должны иметь визуально доступный высотомер при проведении студенческих прыжков.
5. Все парашютисты, использующие круглый основной или резервный купол и все студенты должны иметь спасательный жилет, когда точка отделения, открытия или приземления находятся в одной миле от открытого водоема (открытый водоем определяется как тот, в котором парашютист может утонуть). [S]

N. СПЕЦИАЛЬНОЕ ВЫСОТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КИСЛОРОД

Кислородное оборудование необходимо на самолете при совершении прыжков с высоты более 4,500м (MSL).

SECTION 2-2—**Корректировки к Основным Требованиям Безопасности (BSR)****A. Почему BSR нужно дополнять**

1. Основные Требования техники безопасности обычно представляют собой принятые стандарты, необходимые для обеспечения безопасности в обычных условиях.
2. Так как эти стандарты могут быть не уместны при некоторых отдельных обстоятельствах, USPA проводит процедуры по документированию исключений, известных как Корректировки к BSRs.
3. Эти Корректировки также предусматривают ответственное исследование и развитие существующих методов.

B. Классификация Корректировок

1. Корректировки к Основным требованиям безопасности делятся на три уровня:
 - a. USPA инструктор по безопасности (S&TA) или USPA инструктор-Экзаменатор
 - b. исполнительный комитет USPA
 - c. полный совет директоров USPA
2. Ни административный штат USPA ,ни любой другой человек, кроме перечисленных не могут вносить Корректировки к BSR.
3. Каждой BSR может дополняться только советом директоров, кроме тех, которые допускают изменения следующими:
 - a. Только S&TA или Инструктор-Экзаменатор [S]
 - b. Только Исполнительный комитет USPA[E]

C. Процедуры регистрации Корректировок

1. Корректировки должны быть выдвинуты только, когда человек (люди), регистрирующий правку, гарантирует, что не будет никакой угрозы безопасности.
2. Проверки
 - a. Человек (люди), регистрирующий Корректировку, должен проводить периодические проверки для обеспечения безопасности и определять, не должна ли правка быть отменена.
 - b. В случае Корректировок Исполнительным Комитетом, Региональный директор выполнит эти проверки и предоставит рекомендации Совету Директоров.
3. Форма корректировки
 - a. Любая корректировка, вносимая S&TA или Инструктором-Экзаменатором, кроме исключения по высоте открытия в 2-1 Н.4. , должна быть заполнена по форме, доступной на uspa.org.
 - b. Копия корректировки должна быть отправлена Региональному Директору и в главный офис USPA.
 - c. S&TA может снизить минимальную высоту открытия для обладателей лицензий С и D с 750 метров до 600 метров для прыжка или серии прыжков при необходимости.

- d. Корректировки по высоте открытия не требуют письменного подтверждения в главном офисе USPA или у Регионального Директора. Однако S&TA должен сделать заметку об этом в своем журнале.
4. S&TA не оформляют корректировки за пределами территории своей ответственности.
5. Если S&TA и Инструктор-Экзаменатор расходятся во мнении касательно необходимости корректировки, решение остается за S&TA.
6. Исполнительный Комитет и Совет Директоров не одобряют корректировку без консультации и подписи местным S&TA и Региональным Директором.
7. Все Корректировки, регистрируемые S&TA или I/ E должны быть оформлены и отправлены в головной офис USPA и Региональному Директору.
8. Правка остается в силе, пока у дропзоны не сменится владелец, местоположение или S&TA или Региональный Директор не отменят ее.

D. Регистрация Корректировок

1. Люди, регистрирующие Корректировки, ведут постоянные записи всех корректировок, поданных ими.
 - a. S&TA и Региональный Директор ведут записи о всех корректировках, поданных в их регионе.
 - b. Учет ведется таким способом чтобы указывать те корректировки, которые действуют в настоящее время, и те, что были отменены.
2. Главный офис USPA делает постоянную запись всех Корректировок.

Section Three



КЛАССИФИКАЦИЯ СКАЙДАЙВЕРОВ



РЕЗЮМЕ СЕКЦИИ:

Скайдайверы могут получать множество лицензий и рейтингов согласно их опыту, умению и уровню знаний.

Лицензии USPA являются по существу документами мастерства и разделены в четыре класса от самого низкого до высшего уровней: А, В, С, и D.

Многие парашютисты также стремятся к получению рейтингов, требующих квалификаций в дополнение к требуемым для лицензий. Могут быть получены три типа рейтингов с развитием экспертных знаний человека в определенной области, таких как инструкторский, профессиональный, демонстрационный парашютизм и судейство в соревнованиях. FAA выпускает сертификаты для риггеров, пилотов и авиационных механиков, которые могут представлять интерес для парашютистов.

Этот раздел SIM описывает требования и привилегии лицензий USPA. Для получения дополнительной информации об инструкторских рейтингах USPA обратитесь к Instructional Rating Manual USPA. Для Показательного рейтинга USPA PRO посмотрите Раздел 7 SIM, «Показательные прыжки». Для получения информации о судействе смотрите USPA Skydiver's Competition Manual. Для информации по рейтингам FAA обратитесь к документам FAA, включенным в это руководство.

ВАЖНЫЕ ССЫЛКИ

- требования и привилегии лицензий -3-1.E
- экзаменационные инструкции к лицензиям -3-2A
- экзаменационный чеклист— 3-2.C

КОМУ НУЖЕН ЭТОТ РАЗДЕЛ?

- парашютисты, которым нужны лицензии
- должностные лица USPA, работающие с заявлениями на лицензии и проводящие экзамены на лицензии

SECTION 3-1—**ЛИЦЕНЗИИ USPA****A. ЗНАЧЕНИЕ**

1. Требования к лицензиям предназначаются для поощрения развития знаний и навыков, которые каждый парашютист должен получать с опытом.
2. Лицензии USPA, признанные всеми странами-членами FAI, служат официальным документом того, что требуемый опыт и навыки были приобретены.
3. Лицензии являются ценным учебным инструментом, они служат и в качестве целей, которые должны быть достигнуты, и путем для приобретения навыков и знаний, необходимых для обеспечения разумного уровня безопасности а также удовольствия.
4. Авторитет USPA лицензий
 - a. USPA лицензирована National Aeronautic Association и Federation Aeronautique Internationale для присвоения всемирно признанных сертификатов парашютиста в виде выданных лицензий A - D.
 - b. Лицензии выдаются на основании демонстрации умений, знаний и опыта и оцениваются согласно уровню выполнения.

B. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ЛИЦЕНЗИЙ

1. Лицензия USPA действительна только пока ее владелец является членом USPA или действующим временным членом USPA; нет никаких других требований по возобновлению.
2. Рейтинги USPA действительны только в том случае, если держатель - нынешний постоянный член USPA.
3. Лицензии USPA действительны во всех государствах-членах FAI и дают право владельцу участвовать в открытых парашютных мероприятиях, организованных в государствах-членах FAI.
4. USPA выпускает лицензии только тем членам USPA, которые удовлетворяют условиям лицензии.
5. Квалификации на лицензии, определяющиеся во время военных тренировочных прыжков, отвечающих BSR, могут быть оформлены для USPA лицензии и заверены соответствующим лицом в USPA.
6. Время свободного падения включает себя и свободное падение и падение под дрогом в тандеме.
7. Прыжки Static line и IAD учитываются по прыжкам, необходимым для лицензий и оценок.
8. Лицензии USPA можно отменить, приостановить или отозвать только с разрешения Совета Директоров USPA или в соответствии с директивами Совета.

C. РЕГИСТРАЦИЯ ПРЫЖКОВ ДЛЯ ЛИЦЕНЗИЙ И РЕЙТИНГОВ

1. Прыжки, совершаемые как доказательства квалификации, должны быть:
 - a. Сделаны в соответствии с требованиями USPA
 - b. Четко зарегистрированы в хронологическом порядке в соответствующей форме, содержащей следующую информацию:
 - (1) номер прыжка
 - (2) дата
 - (3) место проведения
 - (4) высота отделения
 - (5) время/ высота свободного падения
 - (6) тип прыжка (формации, фрифлай, купольные формации, фристайл и т.д.)
 - (7) дальность приземления от цели
 - (8) используемое снаряжение

(9) подтверждающая подпись, включающая разборчивый номера членства USPA, номер лицензии на прыжки с парашютом или номер сертификата пилота

2. Прыжки в соответствии с требованиями к количеству прыжков для лицензий USPA и рейтингов должны быть подписаны свидетелем прыжка, который может быть другим лицензированным парашютистом, пилотом, инструктором, экзаменатором, S&TA или членом совета директоров.
3. Прыжки для соответствия профессиональным требованиям должны быть подписаны Coach, Инструктором, Инструктором-Экзаменатором, Консультантом по Безопасности и Обучению или членом Совета Директоров. Специальные требования и дополнительные квалификационные требования, необходимые для рейтингов экзаменаторов, такие как FJC, воздушные оценки, наземные оценки и требования к обучению, должны регистрироваться и подписываться Экзаменатором.
4. Использование цифровых устройств для документации прыжков
 - a. Многие скайдайверы используют цифровые устройства вместо традиционных бумажных логбуков
 - b. Любая запись прыжков цифровом логбуке должна содержать требуемую информацию, включая заверяющую подпись лицензированного скайдайвера, пилота, сотрудника USPA или судьи FAI, который засвидетельствовал выполнение прыжка.
 - c. Каждый Инструктор, S&TA или Инструктор-Экзаменатор, который подтверждает выполнение требований при присвоении лицензий USPA, должен проверить и рассмотреть записи прыжков, зафиксированные в электронном устройстве.
 - d. Для скайдайверов, претендующих на лицензии и рейтинги, особенно критично, чтобы первые 500 прыжков четко были зафиксированы и легко могли быть проверены лицами из USPA, которые могут подтвердить прыжковый опыт для лицензий и рейтингов.

D. ПРОВЕРКА ПРИМЕНЕНИЯ

1. Проверка опыта: сертифицирующее лицо должно убедиться, что количество прыжков и общее время свободного падения корректны и удовлетворяют перечисленным требованиям для нужной лицензии.
2. Профессиональная проверка: число прыжков, очки, дата выполнения требуют подписей действующего Инструктора USPA, S&TA, I/E или члена Совета USPA.
3. За исключением подписи количества прыжков, все прыжки, необходимые для соответствия требованиям к лицензиям или рейтингам, должны быть подписаны инструктором, экзаменатором, S&TA или членом совета директоров. Специальные требования и дополнительные квалификационные требования, необходимые для рейтинга Экзаменатора, такого, как FJC, воздушный эвалюэйтор, наземный эвалюэйтор, должны регистрироваться и подписываться S&TA, Экзаменатором или членом совета директоров.

SECTION 3-1— ЛИЦЕНЗИИ USPA ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

4. Проверка подписи: Заявления на все лицензии должны быть подписаны соответствующим должностным лицом (как описано в этой Секции), прежде чем заявление будет направлено в главный офис USPA.
 - a. Инструкторы USPA могут проверять лицензии А, В, и С.
 - b. S&TA I/E, и Совет USPA могут проверить любое заявление о предоставлении лицензии.
5. Каждая лицензия В USPA должна также включать полную и подписанную копию Canopy Piloting Proficiency Card.
6. Полная Canopy Proficiency Card должна быть подписана S&TA USPA, Coach - Экзаменатором, Инструктором - Экзаменатором или членом Совета.
 - a. S&TA должен гарантировать что обучение в этой секции проводит компетентный директор курса.
 - b. В некоторых ситуациях, лучший кандидат для обучения в этой области может не иметь никаких рейтингов USPA, но может иметь обширные знания об управлении парашютом и приземлении.
 - c. Подпись S&TA в proficiency card заверяет, что кандидат успешно окончил тренировки.
7. Вы можете не расписываться в своем заявлении на лицензию
8. USPA принимает отдельный взнос за каждую лицензию

Е. ПРИВИЛЕГИИ И ТРЕБОВАНИЯ ЛИЦЕНЗИЙ**A LICENSE**

1. Обладатели лицензии А USPA могут прыгать самостоятельные прыжки, укладывать свой основной парашют, прыгать групповые прыжки базового уровня, прыгать на воду, и должны иметь -
 - a. 25 прыжков со свободным падением
 - b. выполненные требования, отмеченные в USPA A License Proficiency Card
 - c. 5 групповых прыжков, как минимум с двумя участниками
 - d. подпись и официальный штамп на Proficiency Card A License USPA или USPA A License Progression Card(ISP), утверждающий лицензию А на срок с 60 дней после завершения записей в карте
 - e. Законченные и подписанные USPA A License Proficiency Card или USPA A License Progression Card должны быть утверждены в течение 60 дней после заверения карты путем ее отправки в главный офис USPA. После утверждения USPA назначит номер лицензии, постоянный для члена USPA.
 - f. Экзамены А-лицензии USPA, проверяются текущим USPA I, I/E, S&TA или членом Совета USPA

Примечание: главный офис USPA примет любую завершённую карту, подписанную Инструктором USPA без официального штампа. Должен быть включен вступительный взнос.

B LICENSE

1. Обладатель USPA В лицензии имеют те же привелегии, что и обладатели лицензии А, могут выполнять ночные прыжки, при наличии 100 прыжков могут претендовать на рейтинг USPA Coach, и должны—
 - a. иметь USPA A license
 - b. выполнить 50 прыжков, включая:
 - (1) набрать 30 минут свободного падения
 - (2) в 10 прыжках приземлиться в 10м от цели
 - c. успешное построение формаций в десяти групповых прыжках либо десяти фрифлай прыжках в пяти из которых участвовало не менее трёх человек
 - d. иметь задокументированную тренировку по посадке на воду с полным оборудованием в соответствии с процедурами в SIM
 - e. выполнить все требования, перечисленные в USPA Canopy Piloting Proficiency Card
 - f. пройтий письменный USPA В экзамен, проводимый USPA I, I/E, S&TA или членом Совета USPA

C LICENSE

1. Обладатели лицензии USPA С имеют все привелегии В-лицензии, могут иметь рейтинг USPA Instructor (кроме USPA Tandem Instructor), участвовать в некоторых демонстрационных прыжках, могут быть в качестве пассажира в прыжках возобновления рейтинга и тренировках Тандем Инструктора USPA и должны иметь -
 - a. выполненные требования для получения В-лицензии
 - b. 200 прыжков, включая минимум 60 минут свободного падения
 - c. в 25 прыжках сесть не далее 2 метров от цели
 - d. Успешно выполнить 15 прыжков в формациях или 15 во фрифлай формациях, по крайней мере 10 из которых в любой дисциплине были сделаны с участием не менее четырёх человек в формации
 - e. Пройти письменный экзамен USPA C license, проводимый USPA I, I/E, S&TA, или членом Совета USPA.

D LICENSE

1. Обладатели USPA D license пользуются всеми привелегиями С- лицензии и должны—
 - a. отвечать всем требованиям к USPA C license
 - b. выполнить 500 прыжков, включая 3 часа свободного падения
 - c. сделать 2 ночных прыжка (1 в одиночку и один групповой) с временем свободного падения по крайней мере 20 секунд
 - (1) с одобрением предшествующей тренировки ночного прыжка от Инструктора USPA, имеющего D лицензию
 - (2) с советом S&TA, в соответствии с BSR
 - d. Пройти письменный экзамен USPA D license, проводимый USPA I/E, S&TA, или членом Совета.

SECTION 3-2**F. ОГРАНИЧЕННЫЕ USPA ЛИЦЕНЗИИ**

1. При экстремальных обстоятельствах, таких как физические недостатки, USPA Ограниченная лицензия может быть выдана претендентам, которые неспособны удовлетворить всем требованиям лицензии.
2. Человек может получить Ограниченную лицензию если претендент имеет всё следующее:
 - a. подписанную Safety and Training Committee петицию содержащую:
 - (1) тип необходимой лицензии
 - (2) требования лицензии, которые не выполняются
 - (3) обстоятельства, мешающие соответствию требованиям
 - (4) полное заявление о предоставлении лицензии, за исключением ограниченных активностей
 - b. все требования лицензий, кроме перечисленных в петиции, должны быть соблюдены
3. Каждое заявление будет рассмотрено индивидуально в каждом случае, полностью без использования прецедентов.
4. Если корректировка утверждена советом директоров, лицензия будет выпущена со словом, «Restricted» штампованным красными чернилами.

ЭКЗАМЕНЫ НА ЛИЦЕНЗИИ И ПРОЦЕДУРЫ ПО НИМ**A. ИНСТРУКЦИИ ПО ЭКЗАМЕНАМ НА ЛИЦЕНЗИИ**

1. A license:
 - a. Тестирование ведет Инструктор USPA. Проводится письменный экзамен А-лицензии USPA с 40 вопросами и устный тест на, по крайней мере, 20 вопросов, взятых из программы Студенческой Программы USPA, с акцентом на следующее:
 - (1) облачность и требования видимости
 - (2) эксплуатация оборудования и его обслуживание
 - i) загрузка купола и ее эффекты
 - ii) шпилька зачековки
 - iii) клеванты с застежкой на липучке и вставляемые
 - iv) укладка и разрешение на укладку
 - (3) управление парашютом
 - (i) схема захода и предотвращение столкновений
 - (ii) плоские развороты и избежание препятствий
 - (iii) предотвращение и восстановление после низкого разворота
 - (iv) процедуры посадки по ветру
 - (v) процедуры приземления на препятствия и действия после этого
 - (4) процедуры в самолёте
 - (i) на курсе захода и отделения для соблюдения баланса
 - (ii) дистанций между группами и поддержание разделения групп
 - (iii) особые случаи в самолёте
 - (5) рекомендации по разбежке группы
 - (6) особые случаи с оборудованием
 - (i) неправильное открытие
 - (ii) высота принятия решений об отцепке
 - (iii) сценарии с двумя открытыми куполами
 - (7) ответственность за соблюдение FAR
 - b. Инструктор USPA проводит или устраивает консультации, которые требуются, чтобы студенты отвечали на все вопросы правильно.
 - c. Тестирующий Инструктор USPA проводит прыжок с претендентами для проверки практических знаний в следующих областях:
 - (1) выбор курса и места выброски, ведение пилота к точке отделения для правильного отделения и открытия в обычных условиях
 - (2) проверка своего и чужого оборудования перед прыжком
 - (3) планирование эффективной разбежки группы
 - (4) спираль вправо, спираль влево, и заднее сальто (заднее сальто завершить в пределах 60 градусов от первоначального направления)
 - (5) подход с 6 метров (оценивающий падает нейтрально)
 - (6) распознавание высоты разбежки, отбежать не менее 30 метров
 - (7) сигнал перед открытием и круговая осмотрительность

SECTION 3-2—ЭКЗАМЕНЫ НА ЛИЦЕНЗИИ И ПРОЦЕДУРЫ ПО НИМ ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

- во время и после открытия
- (8) планирование и полет по логичному заходу на приземление, что способствует ровному воздушному трафику и предотвращает столкновения
 - (9) укладка и подготовка оборудования для следующего прыжка
 - (10) Изучите SIM Sections 2, 5, 6, 9, и Governance Manual section 1-6
- d. Как только студент успешно закончил прыжки на проверку А-лицензии, правильно ответил на все вопросы на устном экзамене и сдал письменный экзамен со оценкой по крайней мере 75%, Инструктор USPA может подписать A License Proficiency Card или USPA A License Progression Card и поставить официальный штамп А-лицензии USPA как доказательство квалификации.
 - e. Карта считается действительной USPA А-Лицензией на период в 60 дней.
 - f. Заполненная карта должна быть отправлена в Главный офис USPA для обработки, что делает лицензию действительной вне периода 60 дней.
- 2 Для лицензий В, С, и D, экзаменатор:
- a. выдает экзаменуемому листок для ответа и вопросы
 - (1) Помощь и подсказки запрещены.
 - (2) После теста экзаменуемое лицо собирает тесты и ставит оценки.
 - (3) Результат в 75% считается проходным.
 - b. Балл записывается на заявлении о предоставлении лицензии и в журнале претендентов.
 - (1) Претендент, не проходящие по баллам, могут пересдать этот экзамен через семь дней.
 - (2) Претенденты, которые не прошли USPA онлайн тестирование на лицензию, могут повторно тестироваться сразу же, используя тот же самый метод (в общей сложности до трех попыток в день).
 - (3) Чтобы получить более высокую лицензию, претендент должен обладать лицензией USPA, соответствовать всем требованиям предыдущих лицензий и ранее сдать все экзамены лицензий низшего уровня.

В. ОФОРМЛЕНИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ НА ЛИЦЕНЗИЮ

1. A license
 - a. Заполненная A license Proficiency Card или USPA A-License Progression Card после подписания Инструктором USPA с официальным штампом лицензии А утверждает USPA А-Лицензию на период 60 дней.
 - b. Для получения A license обладатель должен подтвердить заполненную карту А-лицензии, отправив в USPA с соответствующим вступительным взносом за лицензию:
 - (1) Отправить USPA факсом обе стороны законченного заявления на лицензию с данными банковской карты.
 - (2) Отправить фото обеих сторон заявления по почте с оплатой
 - (3) Отсканировать и отправить обе стороны заявления по почте: membership@upsa.org
 - (4) Оформленное и подписанное заявление А-License должно быть зарегистрировано в USPA (USPA хранит копии подписей всех Инструкторов USPA в файле); однако, A License Proficiency Card не считается официальной, пока карта не представлена USPA для проверки и не предоставлен номер лицензии.

2. Претенденты на В, С, и D license могут послать по электронной почте, отправить по почте или факсу их заполненное заявление с соответствующим сбором в главный офис USPA.
3. Как только любая новая лицензия была зарегистрирована в USPA, претендент получит новый членский билет с номером лицензии, который также публикуется в *Parachutist Magazine*.

С. ПРАВИЛА ПОДПИСАНИЯ ПРИЛОЖЕНИЯ НА ЛИЦЕНЗИЮ

1. Проверяющий официальный подписант заявления о предоставлении лицензии должен проверить, что каждый из этих пунктов был выполнен:
 - a. личная информация претендента
 - b. подтверждение опыта
 - (1) количество прыжков
 - (2) время свободного падения
 - c. подтверждение навыков
2. Официальное лицо проверяет что:
 - a. Номер прыжка, дата или балл по каждому требованию правильны и могут быть найдены в журнале претендента.
 - b. Если применимо, номер соответствующей лицензии претендента указан в заявлении.
3. Заверяющий В, С, and D лицензий должен проверить соответствие написанного экзаменационного листа проходным баллам.
4. Для лицензии В - приложить копию Canopy Piloting Proficiency Card к заявлению на лицензию.
5. Поставить дату, данные, подпись и расшифровку на заявлении.

SECTION 3-3**РЕЙТИНГИ****A. USPA ИНСТРУКТОРСКИЕ РЕЙТИНГИ**

USPA присваивает инструкторские рейтинги тем парашютистам, которые соответствуют всем требованиям для необходимого рейтинга. Эти рейтинги свидетельствуют, что их обладатели не только имеют навыки парашютиста, но также продемонстрировали навыки преподавания другим этих знаний и умений.

1. Рейтинги распределяются по уровням (от низшего к высшему):
 - a. Coach
 - b. Instructor
 - c. Instructor Examiner
2. USPA Instructor могут быть квалифицированы для проведения тренинга прыжков в одной или более дисциплинах:
 - a. USPA Accelerated Freefall или AFF
 - b. открытие с помощью инструктора (IAD)
 - c. static line
 - d. тандем

USPA Coach может быть подконтрольным ассистентом USPA Instructor для обучения курсу первого прыжка. Любой обладатель инструкторского рейтинга USPA может выполнить обязанности USPA Coach или любого спортсмена ниже рангом в его или ее дисциплине.

USPA Examiners назначают квалифицированных обладателей инструкторского рейтинга эвалюэторами (оценщиками) курса в соответствии с требованиями USPA Instructional Rating Manual. Вся политика, процедуры, требования для нового рейтинга и его возобновления, а также справочные материалы и информация по экзаменам содержатся в USPA Instructional Rating Manual.

Те Инструкторы-Экзаменаторы, которые получили рейтинг IE до изменений программы, осуществленных в 2006, не могут вести курсы рейтинга для тренеров или инструкторов или выполнить обучение обладателей просроченного рейтинга, если требования, описанные в Секции 1 каждой программы курса в Instructional Rating Manual, не были выполнены.

B. НЕДАВНО ОФОРМЛЕННЫЕ ИНСТРУКТОРЫ

Инструкторы, только что закончившие курс сертификации должны быть на связи с более опытными коллегами, когда начинают работать со студентами в любой новой для себя дисциплине. В Instructional Rating Manual есть рекомендации для новых обладателей рейтинга в Секции 1 каждой из секций курса.

C. USPA PRO ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПОКАЗАТЕЛЬНЫЙ РЕЙТИНГ

FAA и USPA сотрудничают, чтобы парашютисты продемонстрировали компетентность в проведении парашютных шоу на публике с помощью Показательного рейтинга USPA PRO. Программа описана в Разделе SIM. FAA может выбрать парашютистов, не имеющих рейтинга USPA PRO, для получения Сертификата о Разрешении на показательные прыжки.

D. USPA РЕЙТИНГ СУДЕЙ

Для помощи в проведении парашютных соревнований на различных уровнях: от локального и регионального к чемпионату мира, USPA проводит программу судей USPA. Судьи оцениваются как Региональные, Национальные и Международные. Детали о программе рейтинга судей USPA и National Judge Training Course описаны в USPA Skydiver's Competition manual.

E. FAA РЕЙТИНГИ

FAA проводит программы, сертифицирующие парашютных риггеров, авиационных механиков и пилотов. Правила для этих штатных сотрудников дрозона есть в Federal Aviation Regulations, много необходимых частей которого включены в Секцию 9 SIM, FAA Документы .

Студенты учатся навыкам укладчиков (под надзором) при подготовке к USPA A license с помощью Студенческой Программы в SIM. Кроме того, в рамках программы делается обзор по требованиям FAA к пилотам и механикам.

Section Four

Студенческая Программа USPA INTEGRATED STUDENT PROGRAM



Резюме секции:

Независимо от дисциплины, студенческая программа USPA проводит студентов через восемь уровней мастерства (А-Н) к их первой USPA лицензии.

Каждый студент получает серию необходимых навыков и знаний при выполнении предписанных учебных прыжков на каждом уровне. В конце каждого уровня студент в любой учебной дисциплине достигает сходных навыков и знаний. Количество прыжков для завершения каждого уровня зависит от учебной дисциплины и стараний студента.

Когда студент достигает требований для каждого уровня, USPA Инструктор делает запись об этом в USPA A-License Proficiency Card и проводит тестирование по вопроснику. Особенно на уровнях А-Д студент должен достичь все цели одного уровня прежде, чем сделать любые прыжки на следующем.

Действующий Инструктор USPA должен непосредственно контролировать каждый студенческий прыжок, пока студент не дошёл до уровня Е. USPA Coach может провести обучение свободному падению и контролировать прыжки далее для студентов уровней Е - Н. До получения USPA лицензии всё студенческое обучение остается ответственностью Инструктора USPA.

Когда студент отвечает всем требованиям, указанным в USPA A-License Application, он делает контрольный прыжок с USPA Инструктором, чтобы подтвердить USPA A license. Контрольный прыжок - это полный анализ обучения. Он включает заключительный тест с вопросами, взятыми из тестов в конце каждого уровня.

Студенческая Программа USPA даёт студентам один эффективный и подробный алгоритм для лицензирования. Она не является догмой или единственной хорошей учебной схемой. Однако студенты должны быть уверены, что программа обучения в их школе соответствует стандартам USPA, описанным в Основных Требованиях Безопасности (BSR).

Кому нужна эта секция?

- парашютистам-студентам
- инструкторам всех уровней
- персоналу ДЗ, вовлечённому в обучение студентов

Section 4-1 - Знания и навыки студентов по уровням

Колич-во прыжков и Наставник	Отделение и фрифолл	Пилотирувание	Оборудование	Подробно особые случаи	Правила и рекомендации	Расчёт выброски и самолёт
AFF: 1 (2 AFF Инс.) Тап: 1 (Тан. Инс.)	Адаптация к новой среде; самостоятельное открытие	Управление; заход; створ ветра; процедура приземления	Высотомер и работа с приводами системы; инструктор проверяет снаряжение	Пассивная безопасность в самолёте (ведёт инструктор)	FAR 91.107 (привязные ремни); SIM 2-1 (темы курса первого прыжка)	Обход пропеллера; посадка в самолёт
AFF: 2 (2 AFF Инс.) Тап: 2-3 (Тан. Инс.)	Мягкая поза; контроль ног; стабильное самостоятельное открытие	Заход с рацией; подушка с рацией; расчёт по карте; контроль PLF на земле	Использование и защита приводов	Тренировочная система: проблемы с открытием; частичные и полные отказы; восстановление из БП и контроль высоты	SIM 2-1 (студенты); SIM 5-1 (отказы); FAA AC-90-66A (схема авиатрафика возле ДЗ)	Ориентация в зоне аэропорта; взлётные полосы и направления захода самолётов; схемы авиационности
AFF: 3-4 (2 AFF Инс., затем один)	Автономный и мягкий фрифолл; контроль направления; отмашка	Самостоятельный заход и подушка; загрузка купола; турбулентция; приземление по ветру	Полная проверка (основной уложен); обучение предполётному контролю	Открытие контейнера в самолёте; приземление на запасную; распознавание и турбулентция; складывание купола на приземлении	SIM 2-1 (снаряжение студента) FAR 105.43.b.1 (оборудование); местные законы; инструкции на технику	Выбор схемы захода
AFF: 5-6 (AFF Инс.)	Отделение без захватов (AFF); контроль направления; скорость и время фрифолла	Работа задними СК с клевантами и без; остаться на ногах; 50 м. точность с подсазкой	Предполётный осмотр с помощью; работа стр. прибора (AAD); рук-во польз-ля AAD	Тренировочная система: проблемы на открытии; быстрое распознавание и реакция; приземления на здания	SIM 5-1 (здания); SIM 5-3 (AAD); FAR 105.17 (облака)	Наблюдение за курсом выброски; взгляд вниз - нет ли самолётов
AFF: 7-9 (AFF Инс.) пока не закончит AFF, затем Coach	Отделение вбок (в дверь); "аэробатика"; далее - фрифолл без личной опеки	Свалы; избежание трафика; 50 м. точность самостоятельно; мягкое приземление; прямоугольные и купола-эллипсы	Полный осмотр (купол распушен); самостоятельный предпрыжковый осмотр; все аспекты работы RSL (транзит)	Тренировочная система: открытые двух куполов; сильный ветер на приземлении; сторонний авиатрафик	SIM 2-1 (ветер); 2-1.M (кислород); 5-1 (два купола); 5-3 (транзит RSL); 5-3 (высотомеры); FAR 91 (ответственность пилота); FAR 105.43.a и б (разрешения и интервал укладки)	Знание самолёта; скорость в потоке; вес и баланс; ветер наверху; введение в споттинг; помощь при расчёте курса выброски
AFF: 10-13 Coach	Разбежка; два прыжка с открытием после отделения	Нескоростные развороты, подходы и приземления; максимальный пролёт; 25 м. точность в двух прыжках	Укладка с помощью; проверка шпилек (у других); знание своей парашютной системы	Приземление на линии электропередач	SIM 2-1 (всё); 3-1 (всё); 5-1 (провода); 5-2 повторные рекомендации; 5-7 (разделение групп); паспорта и инструкции на систему	Разделение групп; расчет курса выброски с помощью; расчёт точки отделения в зависимости от ветра по высотам
AFF: 14-17 Coach	Выход в двойке; движение вперёд; вертикальное перемещение; захваты; разделение группы	Обзор избежания столкновений; резкие развороты; 20 м. точность в двух прыжках	Самостоятельная укладка; ответственность риптера; представление о монтаже системы; обзор работы AAD	Схождение куполов; приземление на деревья	SIM 5-1 (дерева); 5-1 (столкновения); SIM 5-5 (погода); 6-1 (фрифолл в группе); FAR 105.43.c (AAD обслуживание AAD)	Самостоятельный расчёт курса; погода
AFF: 18-21 Coach	Отделение под хвост; подход; контроль трафика при подходе; разбежка и открытие	Работа передними СК; 20 м. точность в трех прыжках	Самостоятельный монтаж (три кольца отцепки, шпилька зачековки)	Приземления на воду; восстановление из низкого разворота	SIM 5-1. (вода); 5-1 (низкий разворот); 6-2 (разбежка); FAR 105.13 (радио в самолёте); 105.15 (уведомление); AC 105-2C App. (самолёт)	Уведомления для FAA о выполнении прыжков; обзор STC, 337, и т.д.

SECTION 4-2**КАТЕГОРИИ А-Н: ОБЗОР ЦЕЛЕЙ****CATEGORY A**

все—

- управление куполом
- заход на приземление
- принципы приземления
- отделение
- стабильное падение
- открытие
- особые случаи в самолёте

solo студенты—

- особые случаи с оборудованием
- особые случаи на приземлении

CATEGORY B

- расслабление при прыжке
- контроль направления
- открытие основного парашюта
- подробно о схеме захода
- знание аэропорта
- защита приводов
- обзор особых случаев с оборудованием

CATEGORY C

- автономный фрифолл без вращения
- контроль позы
- автономное открытие
- схема захода для сильного ветра
- приземление по ветру
- загрузка купола
- случайное открытие купола - обзор
- турбуленция
- приземление вне зоны
- распознавание препятствий
- риггер FAA
- уложенная парашютная система

CATEGORY D

- самостоятельное отделение
- развороты во фрифолле
- обзор скоростей и времени в падении
- управление задними СК
- приземления на здания - обзор
- Страхующий прибор (AAD) (руководство)
проверка оборудование перед прыжком
- сведение о системе трёх колец
- cloud clearance и видимость
- наблюдение курса выброски

CATEGORY E

- отделение вбок в дверь

- восстановление стабильности и ориентировки
- "аэробатика"
- свалы купола
- мягкое приземление
- открытие двух куполов (обзор)
- приземления при сильном ветре
- транзит - RSL (reserve static line)
- осмотр распущенного купола
- укладка купола и контроль
- ограничения по ветру
- брифинг по самолёту
- особые случаи в самолёте
- выбор точки выброски

CATEGORY F

- знакомство с разбежкой
- два прыжка с открытием после отделения
- нескоростные развороты, подходы, посадки
- увеличение дальности полёта купола
- отделение "базой"
- приземление на ЛЭП - обзор
- укладка с подсказкой
- проверка снаряжения у других
- процедуры после перерыва в прыжках
- ветра наверху и точка отделения
- разделение групп во время отделения

CATEGORY G

- выход в группе
- отделение "флоттером"
- перемещение вперёд-назад
- перемещение вверх-вниз
- старт и остановка
- захваты
- резкие развороты под куполом
- избежание столкновений и реакция - обзор
- приземления на деревья - обзор
- проверка монтажа оборудования
- погода для прыжков

CATEGORY H

- отделение "под хвост"
- подход с расстояния
- разбежка
- управление передними СК
- приземления на воду - обзор
- самостоятельный монтаж оборудования
- требования к авиа-радио
- требования FAA по уведомлению о прыжках
- разрешения FAA для самолётов на выброску

SECTION 4-3

USPA СТУДЕНЧЕСКАЯ ПРОГРАММА (ISP): ВСТУПЛЕНИЕ

A. РЕКОМЕНДАЦИИ

USPA рекомендует, чтобы парашютисты закончили обучение по Студенческой Программе (ISP), эффективном средстве подготовки студента для USPA лицензирования.

B. ЧТО ТАКОЕ ISP?

1. USPA развил ISP как всестороннюю учебную схему, выполняющую Основные Требования безопасности (BSR) для студенческого обучения во всех учебных методах.
 - a. Некоторые школы разработали эквивалентные программы, которые готовят студента для соответствия квалификации USPA лицензия.
 - b. Абитуриент должен спросить в школе - как их программа соотносится со стандартами области деятельности.
2. USPA признает следующие учебные методы, или дисциплины:
 - a. Ускоренное обучение свободному падению USPA (AFF), где студент выходит с двумя инструкторами, держащими студента за подвесную систему парашюта для руководства и наблюдения.
 - b. Instructor-Assisted Deployment (IAD) и Static Line, тот же метод с помощью различного оборудования во время начальных прыжков
 - (1) вытяжной парашют вытягивается инструктором при студенческом отделении (IAD)
 - (2) открытие через статическое прикрепление к самолету, при отделении парашют открывается (static line)
 - c. Тандем, где подвесная система студента прикреплена к передней стороне подвесной системы инструктора как часть специально разработанной и построенной системы парашюта для тандемного скайдайвинга
 - d. обучение аэродинамической трубы, где студент получает навыки свободного падения и маневрирования
3. Поскольку студенты ISP прогрессируют, те обучение в одном методе даст эквивалентный уровень знаний и умений как и студенты ISP, обученные в других методах.

C. ВЫБОР ШКОЛЫ

1. Много регионов имеют больше чем одним скайдайвинг центр, поэтому присмотритесь к ценам.
2. Задайте вопросы (личное наблюдение еще лучше), о типах предлагаемого обучения, типе оборудования, квалификации штата, и т.д.
3. USPA ведет список дропзон на веб-сайте USPA, www.uspa.org.

D. ЧТО ОЖИДАТЬ

1. Регистрация
 - a. По прибытии в скайдайвинг центр сразу зарегистрируйтесь.
 - b. Всем парашютистам потребуются заполнить форму, которая обычно включает имя, адрес, возраст, рост, вес, занятие и имя, адрес, номер телефона и отношение кого-то, с кем можно связываться в случае крайней необходимости.
2. Освобождение от ответственности
 - a. Каждый участник будет также обязан согласиться и подписать освобождение от ответственности.
 - b. Этот документ подтверждает, что человек понимает то, что существует риск, связанный со скайдайвингом и что участник свободно соглашается принять этот риск.
 - c. Юридическая сторона будет обычно содержать контракт или соглашение, которым участник соглашается не предъявлять иск дропzone или кому-либо еще, если участник травмирован.
3. Все участники скайдайвинга должны выполнить условия USPA BSR для медицинской пригодности.
 - a. Человек должен иметь хорошее здоровье и физические кондиции, чтобы делать затяжные прыжки с парашютом, однако, некоторые условия могут быть правильно управляемыми, если инструктор знает о них.
 - b. В некоторых случаях может потребоваться заключение доктора FAA о состоянии здоровья.
 - c. Инструктор также должен знать о любом недавнем пожертвовании крови.
 - d. Люди, участвующие в подводном плавании, не должны летать в течение по крайней мере 24 часов после.
 - e. Обратитесь на www.faa.gov/pilots/medical/ для большей информации о медицинской пригодности для полетов и прыжков.

ЗАЯВЛЕНИЕ О МЕДИЦИНСКОМ СОСТОЯНИИ

Я представляю и гарантирую, что у меня нет известного физического или умственного противопоказания, которое бы отрицательно повлияло на моё участие в парашютных прыжках, или если у меня есть какой-либо физический недостаток, он не представляет обозримого риска при парашютных прыжках.

Я также представляю и гарантирую, что не принимаю никакие лекарства или вещества, предписания, или иначе, которые повлияли бы негативно на мою способность участвовать в парашютных прыжках.

4. Все участники скайдайвинга должны соответствовать BSR по возрасту.
5. После завершения наземной школы и перед первым прыжком студенты должны быть обязаны проходить письменные, устные, и практические тесты.

SECTION 4—THE INTEGRATED STUDENT PROGRAM: ВСТУПЛЕНИЕ**Е. СНАРЯЖЕНИЕ СТУДЕНТА**

1. Студенты используют дополнительные защитные устройства, не имеющиеся обычно на оборудовании не студентов.
 2. Особые требования для студенческих систем парашюта перечислены в BSR
 - a. С самого начала студента нужно учить быть уверенным в себе и быстро ответить на чрезвычайные ситуации.
 - b. Защитные устройства и возможности должны быть разработаны только как резервные, на случай если студент правильно не выполняет действия в особых случаях.
 - c. Студенты никогда не должны использовать эти функции как замену надлежащему обучению и контролю
 - d. Дополнительные устройства вселяют веру в студента и дают душевное спокойствие инструктору.
 3. Студенческое оборудование должно правильно обслуживаться.
 4. Стандартизация
 - a. Изменения в типе оборудования и процедур должно избегаться или минимизироваться, когда это возможно, во время студенческого обучения.
 - b. Когда изменения внесены, соответствующий должен быть проведён переходной тренаж, в соответствии с BSR.
 - c. Когда студент проходит программу, должно использоваться предвидение для уменьшения потребности в изменении процедур по действиям в особых случаях.
 5. Парашюты, используемые для студентов, должны быть большими, послушными и подходящими для веса студента.
2. Развитие этих навыков должно начинаться с первого прыжка, а не в точке, где контроль инструкторов уменьшается.
 3. Начальная подготовка, даже если студент намеревается сделать только один прыжок, должна быть разработана для создания фонда продолжающегося роста и развития навыков.

Ф. ПРИОРИТЕТЫ ОБУЧЕНИЯ

1. Самое важное умение, которое должен развивать парашютист - способность справиться и ответить на любые особые ситуации.
Студент должен делать обзор особых случаев в начале каждого прыжкового дня. Обзор должен включать следующие области:
 - a. снаряжение
 - b. летательный аппарат
 - c. свободное падение
 - d. открытие
 - e. пилотирование купола
 - f. приземление

CATEGORY A— ВСТУПЛЕНИЕ

Это первый уровень студенческой программы ISP, включающий в себя курс первого прыжка.

Coach USPA может преподавать общую секцию, содержащую темы и процедуры, характерные для всех студентов-парашютистов в AFF, IAD или программе static-line. Далее уже Инструктор USPA в учебной дисциплине конкретного студента обязан преподавать все секции, уникальные для учебного метода студента.

В зависимости от политики школы тандемные парашютисты могут обучаться только в объёме минимальной информации, необходимой, чтобы прыгать безопасно, или они могут обучаться сразу в соответствии с требованиями уровней студенческой программы. Только Тандем Инструктор USPA может провести обучение прыжкам с парашютом в качестве пассажира тандема, но Coach USPA может ему помочь.

Все категории ISP включают рекомендуемые минимальные высоты открытия и количество прыжков, которые делаются в среднем для завершения каждого уровня (категории) обучения (колонка справа). Они меняются внутри категории, согласно Вашей учебной дисциплине.

После вступления в каждой категории следует обзор категории, названный «Категория в целом». Тут перечисляются критерии продвижения, которым Вы должны соответствовать прежде, чем переходить к следующей категории обучения. Школа должна предоставить Вам Карту А-лицензии (USPA A-License Card) и начать отмечать учебные сессии и критерии продвижения в начале программы обучения.

В конце каждой категории закреплённый за студентом Инструктор USPA проводит устный тест на основе тем учебной программы и рекомендуемых источников («печатный материал»), перечисленных в главе «Категория в целом».

Рекомендуемые планы (схемы) прыжка для свободного падения и под парашютом приведены в конце описания каждой категории. Там же имеются примечания для Инструктора USPA.

Естественно, Категория А включает самую длинную учебную часть, потому что есть много того, чему Вы должны научиться прежде, чем совершите первый прыжок с парашютом. Чтобы улучшить запоминание, школа вводит на этом этапе только то, что Вы, возможно, должны были бы знать, чтобы сделать первый прыжок безопасно. Другая важная информация может быть предоставлена, поскольку это становится уместным и поскольку Вы берете на себя более устойчивое обязательство узнать больше о спорте.

AFF и ТАНДЕМ

- один прыжок

IAD-STATIC LINE

- two jumps

РЕКОМЕНДОВАННАЯ МИНИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ОТКРЫТИЯ

AFF

- 1400 метров

IAD and static line

- 3,500 feet

Тандем

- 1700 метров

category a

категория в целом



ОТДЕЛЕНИЕ И ФРИФОЛЛ

AFF и ТАНДЕМ СТУДЕНТЫ

- приемлемый прогиб и стабильность, достигнутые в течении 10 секунд после отделения и до высоты открытия
- осмысленный контроль высоты
- начало процедуры открытия в пределах 300 метров (вниз) от назначенной высоты

IAD и STATIC-LINE СТУДЕНТЫ

- establish an arch and reasonable control after exit

ПИЛОТИРОВАНИЕ

- запланировать и выполнить снижение и приземление по схеме (с помощью)
- выполнить безопасную подушку (с подсказкой), доворот не более 60% от правильного направления
- приземление в пределах 100 метров от точки (в разрешённом месте)

**Примечание: Для соображений безопасности AFF, IAD или студенты static-line, не освоившие подушку и приземление по критериям продвижения на первом прыжке, должны быть рекомендованы для тандем обучения или другого всестороннего обучения пилотированию купола. Если все другие критерии продвижения выполнялись, студент может научиться навыкам пилотирования в другой дисциплине и уже затем допускаться к Категории В в предпочтительной дисциплине.*

ПИСЬМЕННЫЙ ТЕСТ

- FAR 91.107.a по использованию привязных ремней и ответственности
- SIM Section 2-1 F3 по темам, которые затрагивают курс первого прыжка

SECTION 4**CATEGORY A: СОДЕРЖАНИЕ КУРСА ПЕРВОГО ПРЫЖКА****I. SOLO: ОБЩАЯ СЕКЦИЯ**

Примечание: специфика обучения определяет порядок представления тем, преподававших в курсе первого прыжка. Эта секция может преподаваться Coach USPS под контролем любого Инструктора USPA.

A. ЗНАКОМСТВО С ОБОРУДОВАНИЕМ ДЛЯ SOLO ПРЫЖКА

1. Местоположение приводов-медуза, отцепка, запаска
2. Ответственность за оборудование
 - a. В Category A Инструктор USPA отвечает за надевание оборудования, его настройку и проверку в случаях:
 - (1) перед надеванием
 - (2) перед посадкой на борт
 - (3) в самолёте незадолго до выхода
 - b. IAD and static-line students check their deployment devices before climbing out of the aircraft.
 - c. С помощью инструктора студент защищает все привода в то время как следует в самолёт.
3. Высотомер показывает высоту от земли с цифровыми отметками каждые 500 м.
 - a. Обращаться с осторожностью
 - b. Определяет высоту лишь приблизительно
 - c. Иногда даёт сбой
 - d. Использование высотомера во фрифолле:
 - (1) Скайдайвер теряет около 300 метров за первые 10 секунд и далее 300 метров каждые 5,5 секунд.
 - (2) Стрелка высотомера вращается против часовой стрелки примерно со скоростью секундной стрелки часов.
 - (3) Студенты должны проверять высоту—
 - (i) после каждого упражнения
 - (ii) когда сталкиваются с трудностью при выполнении упражнения
 - (iii) каждый раз, когда сомневаются в высоте
 - (iv) всё время каждые несколько секунд
 - (4) Если вы не знаете высоту, откройте парашют.
 - e. Static-line and IAD students count to keep track of the seconds after exit.
 - f. Все студенты используют высотомер под куполом.
 - g. Контроль высоты - самая главная задача скайдайвера, пока не открыт парашют.
4. Открытие парашюта происходит в 3 стадии:
 - a. Активация—Открытие парашюта начинается как только открыт контейнер (активирован) одним из трёх способов:
 - (1) выдёргивание тросика
 - (2) выброшен вытяжной (медуза)
 - (3) принудительное открытие (static line)

- b. Открытие—Парашют выходит из ранца.
- c. Наполнение—Купол наполняется воздухом.

5. В течение трех секунд после активации определите, открыт ли парашют, правильно ли наполнен и управляем.
6. Открытый купол парашюта
 - a. Чтобы приземлиться безопасно, купол парашюта должен быть правильным по форме и управляемым, а Вы должны быть способны правильно управлять им и сделать подушку на приземлении.
 - (1) прямоугольный (может слегка сужаться) купол наверху с незапутанными стропами
 - (2) стропа, соединяющийся с четырьмя лентами (свободными концами) выше подвесной системы парашютиста
 - (3) слайдер: прямоугольный кусок ткани - сверху свободных концов
 - (i) движется вниз по стропам при наполнении.
 - (ii) замедляет и упорядочивает открытие.
 - (4) петли управления или "клеванты" по одной на каждом из задних СК.
 - b. После визуального осмотра работоспособности купола взять в руки и выдернуть клеванты (глава по пилотированию купола).

B. ПОЗА СВОБОДНОГО ПАДЕНИЯ

1. Скайдайверы сначала учатся падать животом к потоку.
 - a. Падение на животе даёт более надежное открытие парашюта, который носят на спине.
 - b. Поток воздуха при отделении от самолета идёт от носа самолёта к хвосту.
2. Прогиб и немного "отданные" в поток ноги позволяют более устойчиво падать ; расслабление остальных частей тела даёт плавность и контроль по направлению.
 - a. бёдра вперёд, спина выгнута
 - b. колени на ширине плеч
 - c. ноги слегка отданы в поток, колени согнуты под 45 градусов, тянуть носки
 - d. предплечья - 90 градусов или чуть меньше от туловища и расслаблены
 - e. локти согнуты на 90-120 градусов, наверху и расслаблены
 - f. голова поднята
 - g. практикуйте до автоматизма
3. Осознанное дыхание поможет Вам расслабиться.
4. Коммуникация
 - a. Используя сигналы руками (некоторые примеры показывают в Приложении A SIM), инструктор может помочь Вам улучшить положение тела и улучшить осведомленность.
 - b. Ваш инструктор представит Вам сигналы, которые он или она может использовать.
 - c. Вы должны отреагировать на все регуляторы гладко и медленно и поддерживать новое положение тела.

SECTION 4—CATEGORY A: КУРС ПЕРВОГО ПРЫЖКА ... ПРОДОЛЖЕНИЕ**C. ОТКРЫТИЕ ОСНОВНОГО КУПОЛА****СВОБОДНОЕ ПАДЕНИЕ**

1. Примите позу на животе к потоку и прогнитесь.
2. Поддерживайте прогиб и определите местонахождение "бобышки" медузы.
 - a. Если бобышка на основании контейнера, найдите рукой бобышку.
 - b. Если установлен вытяжной трос, это позволяет сначала его увидеть, потом взять.
 - c. Независимо от местоположения или техники, усильте прогиб, достигая привода активации.
3. Для равновесного обтекания воздуха (баланс) протяните левую руку вперёд, поскольку правая рука достигает ручки открытия.
4. Активируйте (выдерните или бросьте) привод открытия энергично, возвратившись к оригинальному положению.
5. Озвучьте словами каждое действие, например, "ПРОГИБ! ВЗЯЛ! ВЫБРОСИЛ!"
6. Приоритеты на открытии
 - a. Открыть—Вы должны открыть парашют
 - b. Открыть на заданной высоте—Вы должны поддерживать контроль высоты и открыться на назначенной высоте.
 - c. Открыться на заданной высоте в стабильном положении тела—Приоритет состоит в том, чтобы открыть парашют на назначенной высоте. Открытие в стабильном положении тела поможет уменьшить возможности сбоев при открытии парашюта, но никогда нельзя жертвовать высотой ради стабильности.
7. После активации:
 - a. Оставайтесь ровными и стабильными, на протяжении открытия считая до трёх тысячами.
 - b. После счёта три визуально проверьте открытие медузы.

IAD AND STATIC LINE

1. As you exit the plane, remain arched, stable, and shoulders-level through deployment, counting to five by thousands.
2. Look over your shoulder for the pilot chute (if used) and main canopy deployment.

D. НАВЫКИ ПИЛОТИРОВАНИЯ КУПОЛА

1. Базовая аэродинамика купола
 - a. Прямоугольный парашют - надувное крыло, которое работает как крыло самолета.
 - (1) Как только крыло открыто и надуто, парашют начнет скользить вперед и вниз через воздух.
 - (2) Движение вперед создает поток относительного ветра вокруг парашюта.
 - b. Поток воздуха вокруг парашюта создает подъёмную силу.
2. Управление куполом
 - a. При полностью опущенных вверх клевантах купол летит вперёд на полной скорости.
 - b. Парашют поворачивает направо, когда Вы тянете правую клеванту (петля на стропе управления) вниз, и поворачивает налево, когда Вы тянете левую клеванту.

- c. Чтобы предотвратить столкновение с другим парашютистом, всегда смотрите в направлении намеченного поворота.
 - d. Парашют пока, целая одна из клевант вытянута и прекращает поворачивать, когда её отпускают.
 - e. Натяжение одной клеванты слегка вниз даёт медленный поворот с относительно небольшой потерей высоты.
 - f. Медленные развороты могут использоваться, чтобы сделать незначительные поправки направления в любой точке полёта.
 - g. Сильное натяжение клеванты даст более быстрый поворот и заставляет парашют нырять, что может иметь серьезные последствия около земли.
 - h. Натяжение обеих клевант вниз уменьшает скорость снижения и скорость вперёд парашюта.
3. Проверка работоспособности купола
 - a. Проверьте парашют на правильность наполнения после открытия.
 - (1) Парашют должен быть большим и полностью надутым.
 - (2) У парашюта должно быть четыре четко определенных края, формирующие прямоугольную форму.
 - (3) Стропы должны подходить каскадом вниз в четырех опрятных группах к каждому свободному концу, слайдер должен быть на вершинах свободных концов, парашют должен стоять уровнем крыла к горизонту, не вращаясь или поворачиваясь. (Стабильный купол)
 - b. Возьмите клеванты и выполните проверку управляемости, чтобы гарантировать, что парашют будет управляться и тормозиться.
 - (1) Вытяните обе клеванты ровно к животу и поднимите назад в полный режим.
 - (2) Посмотрите направо, чтобы убедиться, что воздушное пространство свободно и потянуть правую клеванту мягко вниз к животу, чтобы начать правый поворот и продолжить поворот по крайней мере до 90 градусов прежде, чем полностью отпустить клеванту, чтобы возобновить прямой и горизонтальный полет.
 - (3) Посмотрите налево, чтобы убедиться, что воздушное пространство свободно и потянуть левую клеванту мягко вниз к животу, чтобы начать левый поворот и продолжить поворот по крайней мере до 90 градусов прежде, чем полностью отпустить клеванту, чтобы возобновить прямой и горизонтальный полет.
 - (4) Потяните обе клеванты мягко полностью на длину рук, чтобы сделать торможение (подушку), потом мягко возвратите клеванты в полный режим для максимальной скорости скольжения в прямом полете.
 - (5) Чтобы считаться пригодным, парашют должен правильно поворачивать и тормозиться и лететь в прямом направлении с клевантами в верхнем положении.
 4. Скорость парашюта и ветер
 - a. Стоя лицом к ветру, парашют будет лететь более медленно относительно земли.
 - b. Когда купол летит в направлении ветра, он идёт быстрее относительно земли.

SECTION 4—CATEGORY A: КУРС ПЕРВОГО ПРЫЖКА ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

- c. Стоя перпендикулярно к ветру, парашют будет двигаться вперед и также дрейфовать боком к земле.
 - d. Эти эффекты становятся более явными при более сильных ветрах.
5. Заход на приземление (коробочка)
- a. Каждый парашютист ответственен за приземление безопасно в свободной зоне.
 - b. До посадки на самолет перед каждым прыжком Вы должны запланировать свой заход на приземление, используя воздушную фотографию, карту или модель дрозона.
 - c. Определите текущую скорость и направление ветра.
 - d. Определите местонахождение намеченной цели и определите створ ветра - воображаемую линию, проходящую через цель, указывающую на направление ветра.
- (1) Если парашют до цели по ветру, ветер будет иметь тенденцию сносить парашют к цели.

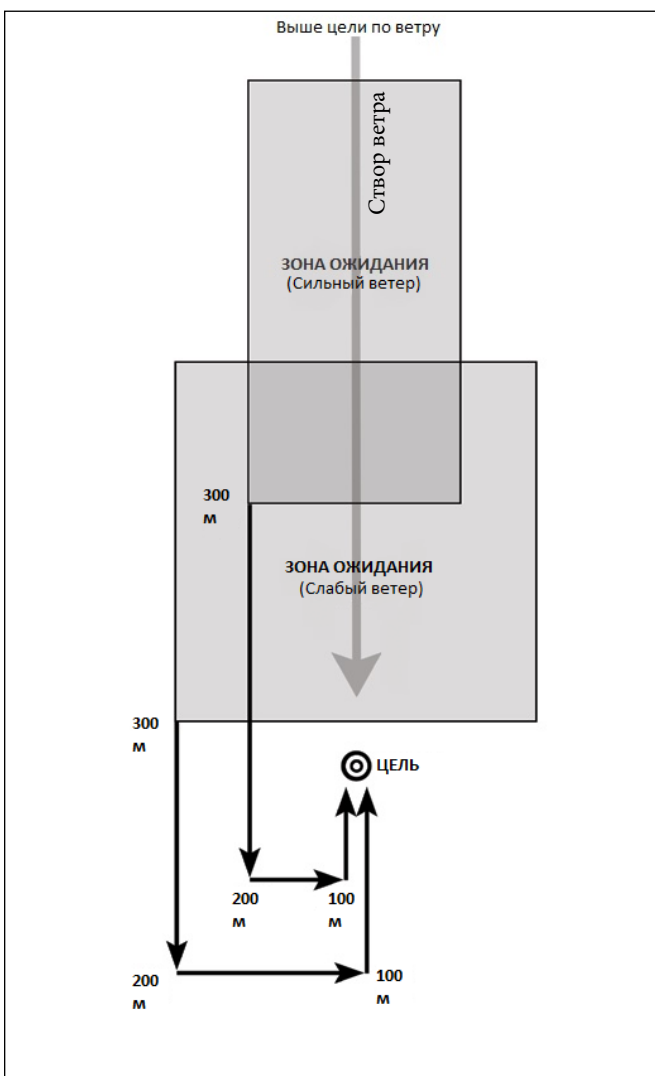


Иллюстрация 4-А.1. Примеры заходов при слабом ветре и при сильном ветре.

- (2) Если парашют после цели по ветру, ветер будет иметь тенденцию относить парашют от цели.
- e. В условиях без ветров или легких и переменных ветрах, инструктор и студент должны выбрать predetermined направление приземления и построить заход на этом плане.
 - f. Выберите точку на земле ниже цели по ветру и в створе ветра, где Вы начнете свой финальный отрезок на высоте 100 метров.
 - g. Выберите точку, где Вы начнете свой базовый отрезок (поперёк ветра) на уровне 200 метров.
 - h. Выберите точку, где Вы начнете свой первый отрезок (по ветру) на уровне 300 метров.
 - i. Местоположение каждой точки и форма захода меняются в зависимости от силы ветра.
- (1) При слабом ветре заход напомнит квадрат, с отрезком по ветру, базовым отрезком и финальным отрезком примерно одной длины.
 - (2) При слабом ветре важно иметь много свободного места после цели в случае, если Вы промахиваетесь.
 - (3) При увеличении ветра финальный отрезок и базовый отрезок уменьшаются, а отрезок по ветру становится более длинным.
 - (4) При сильных ветрах важно сделать базовый отрезок и заключительный отрезок над свободным местом на случай, если Вы приземляетесь до цели.

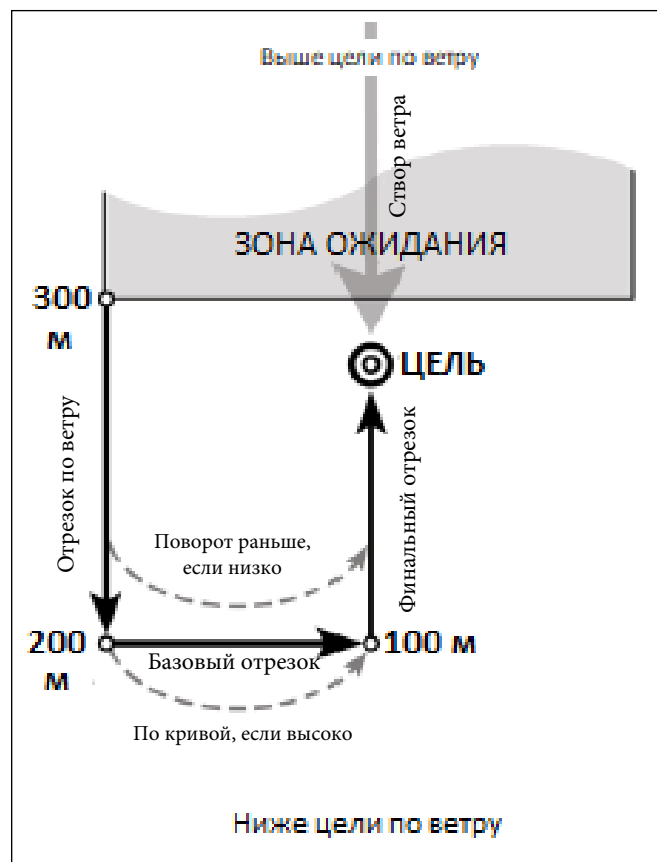


Иллюстрация 4-А.2. Детальный план захода, включающий корректировки, когда базовый отрезок слишком высоко или низко.

SECTION 4—CATEGORY A: КУРС ПЕРВОГО ПРЫЖКА ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

- j. Определите форму и местоположение зоны ожидания; где Вы должны быть, когда парашют открывается, и где Вы должны остаться для большей части полета под куполом.

Примечание: Инструктор, возможно, должен скорректировать план захода или высот контрольных точек для различных обстоятельств.

6. Процедуры полета под "нормальным" куполом
- После проверки работоспособности купола проверьте высоту, затем посмотрите непосредственно ниже ног и наблюдайте Ваше положение над землей.
 - Определите местонахождение своей зоны ожидания, цели и «контрольных точек», где Вы начнете каждый отрезок своего захода, и представьте путь к Вашей предварительно запланированной 300-т метровой точке начала захода по "коробочке".
 - Разделите путь логически согласно остающейся высоте (на полпути вниз, полпути до цели); например, если открылись на 1200 метрах—
 - Разделите путь пополам и оставайтесь на его первой половине линии до 600 метров.
 - Пролетите остающуюся половину пути до достижения предварительно запланированной точки начала захода на приземление на уровне 300 метров.
 - Оставайтесь в зоне ожидания до 300 метров.
 - Пока Вы находитесь в зоне ожидания и выше 300 метров, Вы можете пробовать повороты и подушку.
 - Наблюдайте за другими парашютами, периодически проверяйте свою высоту и свое положение по земле, особенно после каждого поворота или тренировки подушки.
 - Начните свой заход на уровне 300 метров, летя к каждой из контрольных точек, которые Вы выбрали на земле.
 - Возможно, Вы должны начать свой базовый отрезок на уровне 200 метров, даже если Вы не достигли запланированной контрольной точки.
 - Прилетев слишком высоко в запланированную 200-метровую контрольную точку, исправьте это полётом по дуге, а не прямо во время базового отрезка на пути к 100-метровой точке.
7. Финальный отрезок и приземление
- Как только Вы начали свой финальный отрезок, главный приоритет состоит в том, чтобы направить парашют к чистой и свободной площадке.
 - Маленькие вводы клевант могут использоваться, чтобы избежать препятствий на земле.
 - Если парашют начинает дрейфовать боком, используйте соответствующий ввод, чтобы остановить поворот и держать парашют прямо к свободной площадке.
 - Лучший способ избежать препятствий - всегда смотреть на свободную площадку и вести парашют к чистому месту приземления, вместо того, чтобы сосредоточиться на препятствии.
 - Если парашют летит прямо, то полностью отдайте вверх клеванты (режим полной скорости), что даст парашюту больше подъёмной силы, когда Вы сделаете подушку.
 - Легче оценить высоту подушки, смотря к горизонту немного вниз, а не прямо вниз ниже Ваших ног.
 - Во время последней части финального отрезка, соедините Ваши ступни и колени в положении позы переката.

- Прямо перед приземлением преобразуйте поступательную скорость парашюта в подъём, сделав подушку.
 - Когда ноги на высоте вдвое больше вашего роста, затяните клеванты в средний режим.
 - Затяните остаток хода клевант непосредственно перед приземлением.
 - Ваш инструктор может изменить технику подушки на основе типа Вашего парашюта или других факторов.
- Если Вы начали подушку слишком высоко, прекратите её и держите клеванты, где они есть.
 - Резкое отпусканье клевант вызывает крутой нырок.
 - Продолжайте смотреть вперед и держите парашют летящим прямо.
 - Затяните остаток хода клевант непосредственно перед приземлением.

Примечание: Новички должны использовать большие, послушные парашюты, которые допускают ошибки. Эти парашюты должны быть стойкими к свалу и должны просто поддерживать низкую скорость полета и скорость снижения, если подушка сделана слишком высоко.

- Вы должны быть готовы выполнить перекат (PLF) (см. Иллюстрацию 4-А.3) каждый раз, когда Вы приземляетесь.
 - Попытка приземления стоя может быть сделана только если Вы приземляетесь мягко и уверены, что можете удобно остаться на ногах.
8. Восприятие скорости
- Парашют, может казаться, летит медленно, пока Вы не окажетесь ниже на финальном отрезке.
 - Вы можете заметить скорость впервые в этой точке, что может обмануть, а отсюда ранняя подушка.
 - Парашюту нужна скорость для эффективной подушки.
 - Ждите до правильной высоты, чтобы сделать подушку.
9. Изменение ветров
- Приземление против ветра желательно, но абсолютно не необходимо.
 - Используйте доступные индикаторы ветра, чтобы проверить направление ветра во время Вашего полета под куполом.
 - В дни, когда ветры легкие и переменные, может быть лучше использовать Ваш первоначальный, запланированный заход и направление приземления, даже если индикаторы ветра изменяют направление.
 - Если необходимо приземлиться в другом направлении, чем запланированное, вращайте Ваш план захода вокруг цели, чтобы отрезки захода выстраивались в желаемом направлении.
 - Как только Вы начали финальный отрезок, держать парашют прямо к свободной площадке более важно, чем приземлиться против ветра.
 - Приземлиться по ветру или поперёк ветра на свободную площадку намного менее опасно, чем создать агрессивный поворот около земли.
10. Дополнительные площадки приземления
- Приземляетесь ли Вы на основной площадке или на дополнительной, Вы должны быть готовы принять свои собственные правильные решения и приземлиться безопасно без помощи.

SECTION 4—CATEGORY A: КУРС ПЕРВОГО ПРЫЖКА ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

- b. Если Вы не находитесь в своей зоне ожидания или близко к ней, когда парашют открывается, будьте готовы выбрать дополнительное место приземления.
- c. Поддерживайте контроль высоты, двигаясь к Вашей 300-метровой точке.
- d. На высоте 600 метров или выше Вы должны решить, сможете ли Вы достичь своей 300-метровой точки.
- e. Если очевидно, что 300-метровая точка недостижима:
 - (1) Ищите свои 200- и 100-метровые точки.
 - (2) Если Вы уверены, что будете в состоянии достичь одной из тех точек, летите к ней и останьтесь над этой точкой, пока Вы не достигнете правильной высоты, чтобы начать этот отрезок Вашего захода.
 - (3) Если очевидно, что Вы не достигнете никакой точки в своем плане захода на правильной высоте, то запланируете приземлиться на соседнюю открытую площадку, свободную от препятствий.
 - (4) Визуально перенесите намеченный план захода на новое место приземления.
 - (5) Летите по новому плану захода.
- f. В Любом случае Вы должны приземлиться на дополнительную площадку прочь собственности аэропорта:
 - (1) Тщательно ищите препятствия и избегайте их, пилотируя парашют к свободной и открытой зоне.
 - (2) Выполните parachute landing fall (PLF).
 - (3) Ждите помощи или дальнейших инструкций.
 - (4) Будьте вежливы по отношению к собственникам территории.

11. Приоритеты для всех приземлений

- a. Купол идёт параллельно горизонту, летит по прямой линии.

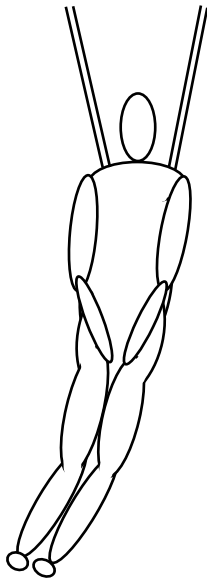


Иллюстрация 4-А.3. Поза переката (PLF) при касании.

- b. Приземление в чистой и открытой области, избегая препятствий.
- c. Клеванты, по крайней мере, в среднем режиме.
- d. Всегда будьте готовы сделать PLF.

Е. БАЗОВЫЙ ТРЕНИНГ ПО ПРИЗЕМЛЕНИЮ— PARACHUTE LANDING FALL

1. Парашютисты поглощают удар при жестком приземлении с помощью Parachute landing fall (PLF).
 - a. Чтобы подготовиться к PLF, прижмите друг к другу ступни и колени, а колени немного согните.
 - b. Затяните клеванты полностью обеими руками вместе и близко к передней части тела, чтобы предотвратить запястья и руки от травм.
 - c. Подбородок к груди, чтобы предотвратить повреждения шеи.
 - d. Ваши ноги должны первыми встретить землю.
 - e. Держите позицию PLF всё время переката по земле.
 - f. Как только Ваши ноги касаются земли:
 - (1) Наклон в направлении приземления, чтобы скатиться по одной стороне тела.
 - (2) Ложитесь в сторону одной голени.
 - (3) Продолжайте катиться по всей длине тела на той же самой стороне.
 - (4) Продолжите катиться на том же бедре (по задней стороне).
 - (5) Катитесь по диагонали через Вашу спину к противоположному плечу.
 - (6) Позвольте Вашему телу продолжать катиться и поглощать энергию падения.
2. Положение PLF - также надлежащий способ подготовиться к приземлению стоя.
 - a. Положение PLF сохраняет Ваш вес уравновешенным в подвесной системе и помогает избежать тенденции потери устойчивости.
 - b. Если Вы приземляетесь мягко, Вы можете ступить из положения PLF и остаться на ногах.

Ф. ПРЕПЯТСТВИЯ НА ПРИЗЕМЛЕНИИ (В УЧЕБНОЙ ПОДВЕСНОЙ СИСТЕМЕ)

1. Препятствия на приземлении включают воду, деревья, здания, электропровода и любые подобные препятствия.
2. Эти препятствия обычно можно избежать:
 - a. Правильно готовясь к пилотированию куполам путем наблюдения ветров и планирования захода на приземление прежде, чем сесть в самолет.
 - b. Делая правильный расчёт точек отделения и открытия на земле, ведя правильную оценку точки отделения в самолета.
 - c. Выполняя процедуры, описанные выше в пункте “Дополнительные площадки приземления”.

ВОДА

1. Обратитесь к требованиям BSR USPA для оборудования, применяемого при прыжках поблизости воды. Однако, многие дрозоны официально оформили свои локальные корректировки к этим правилам.

SECTION 4—CATEGORY A: КУРС ПЕРВОГО ПРЫЖКА ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

2. Процедура неумышленного приземления на воду:
 - a. Если возможно, садитесь близко к берегу, лодке, бакену или другому плавающему объекту.
 - b. Раздуйте устройство плавания (при наличии).
 - c. Ослабьте грудную перемычку (держите руки в клевантах, чтобы обеспечить контроль если возможно; однако, может потребоваться вынуть руки из клевантов).
 - d. Войдите в воду с легкими, полными воздуха.
 - e. Отцепка основного парашюта и попытка прыгнуть в воду не рекомендуются.
 - (1) Высоту над водой может быть очень трудно оценить.
 - (2) Падение со значительной высоты в воду может привести к смертельным травмам.
 - (3) Вода может быть мелкой или ниже поверхности могут быть невидимые объекты.
 - f. Приготовьтесь к PLF.
 - g. Затяните клеванты в средний режим на высоте 3-4 метра (может быть трудно оценить), и войдите в воду вперед ногами в положении позы переката PLF.
 - h. Если парашют приземляется сверху на Вас:
 - (1) нырните вниз и выплывите из-под парашюта, или
 - (2) сдерните парашют с головы, оставшись свободными от строп.
 - i. Делайте глубокие и полные вдохи при каждой возможности.
 - j. Распустите или выскользните и ножных обхватов ремней ноги и осторожно плывите от купола, чтобы избежать запутывания в стропах.
 - k. Даже если Вы находитесь на мелководе или являетесь сильным пловцом, оставьте парашют рыбам.

ДЕРЕВЬЯ

1. Большинство приземлений на деревья позволяют выжить, но несчастные случаи могут также произойти во время после приземления.
2. Продолжите управлять, чтобы избежать деревьев, но избежать крутых поворотов около земли.
3. Процедуры приземления на деревья:
 - a. Затяните клеванты в средний режим.
 - b. Держите ноги сведёнными вместе в позиции PLF, но не пересечёнными.
 - c. Защитите лицо руками и предплечьями, обоими локтями плотно и близко к животу.
 - d. Цельтесь в середину кроны дерева, затем держитесь за ствол или главную ветвь, чтобы избежать падения.
 - e. Подготовьтесь к жесткому приземлению, если провалитесь сквозь крону дерева.
 - f. Оставайтесь на дереве и ждите помощи; не пытайтесь спуститься вниз.

ЗДАНИЯ

1. Парашютист может приземлиться на стену здания или на его крышу.

2. Сделайте небольшие вводы исправления, чтобы избежать здания или объекта, но остановите любые повороты вовремя, чтобы подготовиться к приземлению.
3. Процедуры приземления в или на здание:
 - a. Приземляясь сверху здания, подготовьтесь к жесткой посадке, используя положение Parachute Landing Fall (PLF).
 - b. Сделайте подушку в 3 метрах выше здания.
 - c. Встретьте ногами (сначала) объект.
 - d. После приземления сверху здания в ветренных условиях отцепите основной купол, чтобы Вас не стянуло со здания.
 - e. Попадая в сторону здания (в стену), попытайтесь встретить его в положении PLF сначала ногами, потом боком Вашего тела скользящим касанием, если это возможно.
 - (1) Сделайте небольшие корректировки управлением или поверните тело в сторону в своей подвесной системе.
 - (2) Клеванты в средний режим.
 - (3) Защитите лицо и жизненноважные органы, держа надлежащее положение PLF в ожидании вторичного столкновения.

ПРОВОДА

1. Провода, как правило, идут вдоль дорог, между зданиями, и вдоль просек через лесистые области.
2. Они могут быть невидимыми, за исключением столбов.
3. Электропровода могут быть чрезвычайно опасными: если нет никакой другой альтернативы, приземления на деревья, в воду, или на небольшие препятствия может быть предпочтительней, нежели на провода.
4. Резкие повороты рядом с землей могут быть одинаково опасными, поэтому важно определить где провода и избегать их, пока ещё достаточно высоты и можно отвернуть безопасно.
5. Процедура приземления на провода:
 - a. Бросьте любые вытяжные тросы.
 - b. Затяните клеванты в средний режим, подготовьтесь к жесткой посадке и поверните Вашу голову в одну сторону. (С круглым запасным парашютом поместите руки между передними и задними свободными концами на каждой стороне.)
 - c. Касайтесь не больше, чем одного провода за один раз.
 - d. Если повисли на проводах: парашют может проводить электричество, поэтому электричество должно быть отключено прежде, чем вступить в контакт с кем либо или чем либо на земле.

ПРИ ЛЮБЫХ ПРЕПЯТСТВИЯХ

1. Оставайтесь неподвижными и не снимайте шлем.
2. Подготовьтесь, что можете упасть на землю в любой момент.
3. Ждите компетентной, профессиональной помощи (штат дропзоны) для помощи в спуске.

SECTION 4—CATEGORY A: КУРС ПЕРВОГО ПРЫЖКА ... ПРОДОЛЖЕНИЕ**ПРИЗЕМЛЕНИЕ ВНЕ ЗАПЛАНИРОВАННОЙ ПЛОЩАДКИ**

1. Летите на свободную площадку.
2. Перенесите запланированный вид захода на пустую площадку.
3. Ищите и избегайте препятствий.
4. Выполните PLF.
5. Ждите помощи или дальнейших инструкций.
6. Будьте вежливы по отношению к собственникам территории.

СВОРАЧИВАНИЕ ПАРАШЮТА ПРИ СИЛЬНОМ ВЕТРЕ

1. Приземление с использованием PLF.
2. Быстр встаньте и попытайтесь бежать к парашюту, пока он не свернётся.
3. Потяните одну клеванту и стропу за ней, чтобы помочь в коллапсировании парашюта (особенно, если он тянет вас).
4. Отцепите парашют как последний вариант или если травмированы, но ждите помощи прежде, чем идти куда то.

КРУГЛЫЙ КУПОЛ (ИСПОЛЬЗУЕТСЯ ТОЛЬКО ЗАПАСНОЙ)

1. Round canopies have vents in the rear to enable forward speed (less than ten mph).
2. Steer the canopy using the back risers or, if rigged on two risers only, the steering lines.
3. Steer across or with the direction of the wind toward a clear area.
4. Steer into the wind at 200-300 feet before landing and continue steering to avoid obstacles.
5. Prepare to land using the PLF.

Г. ПРОБЛЕМЫ С ОБОРУДОВАНИЕМ (В УЧЕБНОЙ ПОДВЕСНОЙ СИСТЕМЕ)

1. Для того, чтобы парашют был безопасным на приземлении он должен быть:
 - a. “ЕСТЬ,” значит открытие произошло, и что-то есть вверху.
 - b. “КВАДРАТНЫЙ,” значит парашют наполнен, прямоугольный (или слегка заужен по краям) и правильной формы.
 - c. “УПРАВЛЯЕМ,” значит Вы можете повернуть влево и вправо и сделать подушку.
 - d. В случае отказа на клеванте можно использовать задние свободные концы для управления и для подушки.
 - (1) Приземление с подушкой задними свободными концами должно быть тренировано на достаточной высоте прежде, чем пытаться фактически приземлиться с задними свободными концами.
 - (2) Подушка задними свободными концами потребует большей силы, чем клевантами.
2. Если парашют не проходит любой из вышеупомянутых тестов, Вы должны начать процедуры применения запасного парашюта.
3. Решите, управляем ли парашют и готов ли приземлиться до 750 метров, иначе выполните меры по Особым случаям.
4. Обычные проблемы в порядке исправления:
 - a. Чтобы найти привод открытия, сначала найдите его местоположение на системе (две дополнительных попытки).
 - (1) Для систем с приводом внизу ранца нащупайте по основанию ранца к углу, потом вниз по углу, нет - запасной.

- (2) Для привода вытяжным тросом, расположенного на подвесной системе, определите местонахождение той части подвесной системы; если не нашли после двух попыток - запасной.
 - a. Если привод открытия не выдёргивается, попробуйте еще дважды обеими руками, если это возможно, затем откройте запасной парашют.
 - b. Чтобы устранить затенение вытяжного, крутитесь по оси тела и смотрите через плечо, чтобы изменить поток воздуха.
 - c. Чтобы удалить закрутку строп, растяните свободные концы и помогайте ногами, но выдерните клеванты только после раскрутки.
 - d. Чтобы снизить застрявший слайдер, возьмите клеванты и прокачайте их.
 - e. Чтобы наполнить крайние секции купола, возьмите клеванты в положение подушки и держите их.
 - f. Если купол открылся нормально, но поворачивает сам, проверьте зачеховку клевант и выдерните их.
 - h. Обрыв строп, порыв купола, другие повреждения или запутывание вытяжного за стропы: Определите до 750 метров, управляем ли парашют и делается ли подушка без проблем.

Н. ОСОБЫЕ СЛУЧАИ С ОБОРУДОВАНИЕМ**ПОЛНЫЕ ОТКАЗЫ**

Примечание: Некоторые школы преподают процедуры частичных отказов как альтернативу следующим процедурам когда парашют был активирован, но не открылся.

1. Вернитесь в положение прогиба.
2. Системы с вытяжным тросом: Выбросьте вытяжной трос основного, если извлечён.
3. Ищите и определите местонахождение привода запасного вытяжного троса.
4. Потяните его на всю длину, чтобы активировать запасной парашют.
5. Прогнитесь и проверьте через правое плечо выход вытяжного запасного парашюта.

ЧАСТИЧНЫЕ ОТКАЗЫ

Примечание: На системах single-operation (SOS) выдёргивание вытяжного троса запасного выпускает основной парашют прежде, чем открыть запасной парашют. Процедуры частичных отказов SOS систем совпадают с процедурами полного отказа.

1. Проверьте высоту.
2. Вернитесь в положение прогиба.
3. Системы с вытяжным тросом: Выбросьте вытяжной трос основного, если извлечён.
4. Найдите и захватите привод отцепки.
5. Найдите привод запасного.
6. Выдерните привод отцепки не ниже высоты 300 метров.
7. Выдерните привод запасного немедленно после отцепки или без неё (в случае, если высота 300 метров и ниже), независимо от стабильности, чтобы начать открытие запасного.
8. Прогнитесь и проверьте через правое плечо выход вытяжного запасного парашюта.
9. Отцепляемся выше 300 метров.
 - a. Если процедура Особого случая не решила проблему к тому времени, откройте запасной парашют (требует отцепки с системой SOS).

SECTION 4—CATEGORY A: КУРС ПЕРВОГО ПРЫЖКА ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

- b. В случае любого сбоя и независимо от запланированной процедуры или оборудования, привод запасного нужно выдернуть не ниже, чем 300 метров.

ДРУГИЕ НЕОБЫЧНЫЕ СИТУАЦИИ

- 1. Преждевременный открытие ранца в свободном падении (только для систем ручного открытия):
 - a. Попытка найти и открыть вытяжной парашют сначала (не больше, чем две попытки или две секунды, смотря что будет первым).
 - b. Если не нашли вытяжной парашют после двух попыток или открытие вытяжного привело к частичному отказу, отцепите основной и откройте запасной.

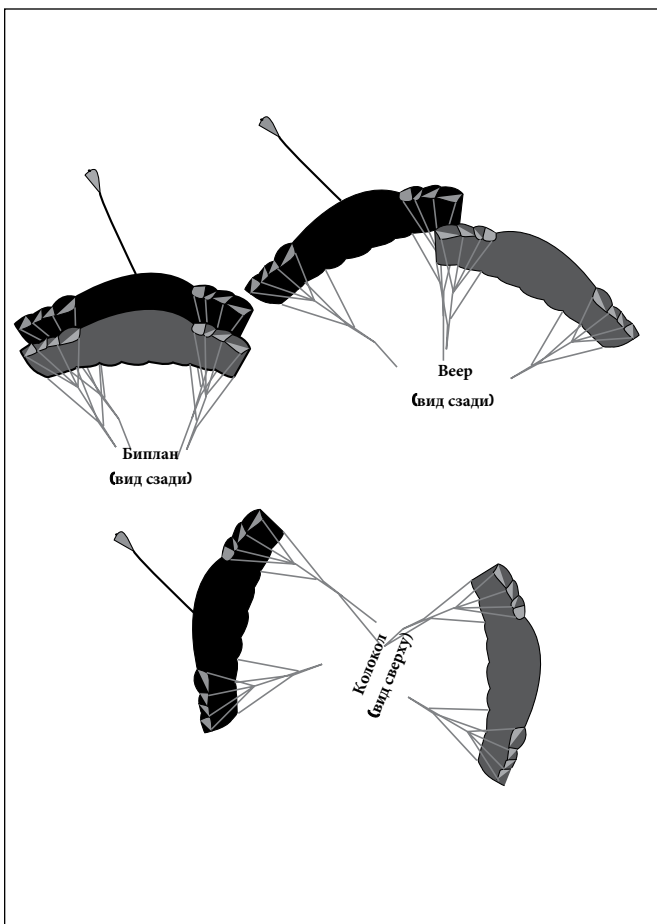


Иллюстрация 4-А.4. Когда оба купола открыты, они имеют тенденцию стабилизироваться в одну из трех конфигураций, как показано.

- 2. Открыты оба купола:
 - a. Биплан
 - (1) Не отцепляйтесь.
 - (2) Управляйте передним парашютом, мягко используя клеванты или оставьте их убранными и управляйте задними СК.
 - (3) Оставьте клеванты убранными на заднем парашюте.
 - (4) Сделайте пережат в позе PLF на приземлении.
 - b. Веер (две альтернативы)
 - веер альтернатива один**

Если два парашюта не запутаны, отцепить основной и управлять запасным парашютом для безопасного приземления.

веер альтернатива два

- (1) Управляйте БОльшим парашютом, мягко используя клеванты или оставьте их убранными и поворачивайте задними СК.
 - (2) Оставьте клеванты убранными на другом куполе.
 - (3) Сделайте пережат в позе PLF на приземлении.
- c. Колокол : Отцепите основной купол.
- 3. Столкновения под куполом:
 - a. Парашютисты должны избежать столкновений с другими парашютистами под открытыми парашютами.
 - b. Если столкновение неизбежно, в большинстве случаев оба парашютиста должны отворачивать направо.
 - c. Если два парашютиста сталкиваются и запутываются, они должны сообщить друг другу их намерения прежде, чем предпринять дальнейшие меры.
 - d. Если слишком низко для безопасной отцепки (ниже 300 м) и парашюты не поддаются контролю, оба парашютиста должны открыть свои запасные парашюты.

Примечание: Открытие запасного парашюта на SOS системе требует отцепки.

ПРЕЖДЕВРЕМЕННОЕ ОТКРЫТИЕ В САМОЛЕТЕ

- 1. Студент должен попытаться плотно собрать открытый парашют и сообщить инструктору.
- 2. Если парашют выпал наружу за дверь, студент должен немедленно покинуть борт прежде чем его вытащит потоком.

II. SOLO: РАЗДЕЛ ПО МЕТОДАМ ПОДГОТОВКИ

Примечание: Эта секция должна преподаваться или Инструктором USPA или Инструктором - Экзаменатором, допущенным для работы в определенной для метода дисциплины, в которой обучается студент.

А. ПРОЦЕДУРЫ В САМОЛЁТЕ

- 1. Подойдите, войдите и двигайтесь внутри самолета, работают ли двигатели или нет, только в сопровождении Вашего инструктора.
- 2. Чтобы избежать контакта с пропеллером, всегда заходите к самолету с неподвижным крылом сзади.
- 3. Помните размер оборудования парашюта, поднимаясь на борт и перемещаясь в самолете.
- 4. Пилот и парашютист отвечают совместно, что ремни безопасности пристёгнуты во время руления, взлета, и приземления (см. FAR по использованию ремня безопасности).
- 5. Процедуры изготовления и отделения готовят Вас, чтобы выйти из самолёта в стабильном положении свободного падения животом на поток воздуха.
 - a. В положении отделения или изготовления: Двиньтесь в положение, используя отработанные шаги для эффективного размещения в двери (большой самолет) или на распорке крыла (Cessna, и т.д.).
 - b. Установка: положение перед прыжком должно поместить Ваш живот (таз) в поток от самолёта, как часть плана отделения.
- 6. Отсчёт или команды на отделении

SECTION 4—CATEGORY A: КУРС ПЕРВОГО ПРЫЖКА ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

- a. AFF студенты: Убедитесь, что инструкторы готовы.
 - (1) Сигнал “Готов!” внутреннему инструктору, который отвечает - “ОК!”
 - (2) Сигнал “Готов!” внешнему инструктору, который отвечает - “ОК!”
 - (3) Вздохнуть, чтобы расслабиться и затем начать словесный и физический отсчёт на три такта (“ВВЕРХ, ВНИЗ, ПРОГИБ!” или “НАРУЖУ, ВНУТРЬ, ПРОГИБ!” и т.д.), чтобы помочь инструкторам отделиться одновременно с Вами.
- b. Static-line or IAD students: Climb into position and wait for the instructor’s command.
 - (1) Look for corrective signals from your instructor (examples in SIM Appendix A).
 - (2) On “Go!” take a breath to relax and look up.
 - (3) Release from the plane, count out loud by thousands to five-thousand, then check the parachute.
- c. Вы должны отделиться скоро после изготовления, чтобы быть уверенным, что откроете парашют в правильном месте над землёй.

В. ОТДЕЛЕНИЕ ОТ САМОЛЁТА

1. После покидания самолета быстро примите правильное положение, чтобы уменьшить нежелательные импульсы.
2. Примите правильную позицию животом к потоку: бедра к потоку, голова запрокинута, ноги отданы (в меру вытянуты), позу держать.
3. Отделение головой вверх к потоку помогает Вам сохранить ориентировку, однако, Вы могли бы также выйти боком или вниз головой относительно горизонта, оставаясь стабильными, всё так же животом к потоку.

С. ПРОБЛЕМЫ ПОСЛЕ ОТДЕЛЕНИЯ

1. Специальные замечания для AFF отделений:
 - a. В случае нестабильности, (по порядку)—
 - (1) прогнитесь, пока горизонт не станет прямо в поле зрения
 - (2) считайте высотомер
 - (3) установите связь с инструкторами (примеры сигналов в Приложении A SIM)
 - b. Продолжите действовать по плану в случае потери одного инструктора.
 - c. Если оба инструктора становятся недоступными когда-либо во время свободного падения, немедленно открывайте парашют.
2. Special considerations for static-line exits:
 - a. Arch to regain lost stability on exit.
 - b. If the static line fails to disconnect from the parachute system and you are being towed behind the aircraft, (in order)—
 - (1) Remain arched and use a pre-determined signal to communicate recognition of the problem.
 - (2) Wait for the instructor to cut the static line.
 - (3) After falling free, deploy the reserve.

Д. ОСОБЫЕ СЛУЧАИ В САМОЛЁТЕ

1. В случае чрезвычайной ситуации в самолёте:

- a. Сидите, не двигаясь, в шлеме и с закрепленным привязным ремнем
- b. Ждите команды от Вашего инструктора
2. В случае проблемы во время полета инструктор поможет подготовить Вас к одному из четырех действий:
 - a. Все садятся в самолёте.
 - b. Выйдите и откройте запасной парашют.
 - c. Выйдите и откройте основной парашют (пассивное открытие для IAD и static-line).
 - d. Выполните обычное отделение с или без помощи инструктора.
3. Процедура жёсткого приземления:
 - a. Шлем и привязной ремень надеты
 - b. Колени к груди
 - c. Руки, сжатые позади головы, чтобы укрепить шею
 - d. Немедленное, но организованное покидание самолета при приземлении.
 - e. Парашютисты, выходящие из разрушенного самолета должны немедленно пойти в самый близкий выход, ничего не касаясь в самолете и отойти на расстоянии по крайней мере 30 метров от самолета.
4. После экстренного покидания выхода и только под открытым парашютом:
 - a. Ищите парашют инструктора и следуйте за ним в чистое и открытое место посадки.
 - b. Выберите любую свободную площадку, если инструктора не нашли.

III. AFF ПРОЦЕДУРЫ

Примечание: Эта секция должна преподаваться или USPA AFF Инструктором или Инструктором - Экзаменатором.

A. ПРОЦЕДУРЫ В СВОБОДНОМ ПАДЕНИИ

1. После отделения вздохните и расслабьтесь в правильном положении свободного падения.
2. Выполните “круг контроля”:
 - a. Посмотрите на землю приблизительно 45 градусов вперед и ниже.
 - b. Считайте высотомер.
 - c. Посмотрите сначала в сторону резервного инструктора и затем в сторону основного инструктора для подтверждения или любой коммуникации (корректирующие сигналы, см. Приложение A SIM).
3. Выполните три имитации открытия.
 - a. Выполняйте медленно и сознательно.
 - b. Проговаривайте словами каждое действие, например, “ПРОГИБ, ПОДНЁС, ВЗЯЛ!”
 - c. Пауза каждый раз, чтобы почувствовать на ощупь привод открытия.
 - d. Удерживайте правильное положение тела до, во время, и после каждой имитации открытия.
4. Выполните второй круг контроля.
5. Отслеживайте высоту и положение тела остаток свободного падения.
 - a. высота (самое важное)
 - b. прогиб (бёдра вперёд)
 - c. ноги (проверить положение ног и, возможно, немного их отдать)
 - d. расслабиться (дышать)

SECTION 4—CATEGORY A: КУРС ПЕРВОГО ПРЫЖКА ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

6. Видео оператор
 - a. Вы должны обращать внимание на высоту, а не на видео оператора.
 - b. Преимущество видео признано для всех учебных прыжков.
7. На высоте 1700 метров начать процедуру открытия:
 - a. Даём сигнал инструкторам, махая обеими руками наверху.
 - b. Откройте парашют, как на имитациях.
 - c. Инструктор может помочь с активацией и открытием.

V. ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ

1. Осмотритесь вокруг по трафику (другие купола).
2. Выполните "проверку работоспособности купола", описанную ранее в курсе первого прыжка.
3. Если не можете найти основную площадку, следуйте за инструкторами на безопасную площадку приземления или легите на самую близкую свободную площадку для приземления.

IV. ТАНДЕМ ПРОЦЕДУРЫ

Примечание: Этот раздел должен преподаваться или Тандем Инструктор USPA или Инструктором - Экзаменатором. Одобренные FAA тандем парашютисты могут прыгнуть с пассажирами-парашютистами, но не являются инструкторами по скайдайвингу с рейтингом USPA.

A. СТРАТЕГИЯ ТАНДЕМ ОБУЧЕНИЯ СТУДЕНТА

1. Не все школы обучают студентов для выполнения норм Category A на первом тандемном прыжке, и не все студенты хотят такого обучения.
2. Большинство задач Тандемного первого прыжка можно выполнить во время прыжка Solo студента.

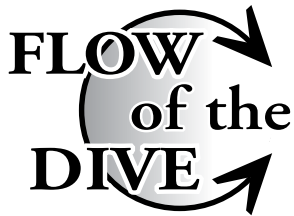
B. МИНИМАЛЬНЫЙ ТАНДЕМ КУРС

1. Прежде, чем сесть на самолет, Вы должны быть проинформированы о том, как сделать следующее:
 - a. проверьте четыре точки крепления к подвесной системе инструктора
 - b. поместите обе руки в безопасное положение
 - c. сделайте прогиб на отделении
 - d. поддерживайте стабильную позу фрифолла
 - e. читайте высотомер
 - f. используйте привод релиза дрога до 1500 метров (5000 футов)
 - g. подготовьтесь к приземлению
2. Обратитесь к FAA 105.45.a.2.i в Разделе 9 SIM.

C. CATEGORY A ПРИ ПРЫЖКЕ В ТАНДЕМЕ

1. В Тандемном Category A поза фрифолла, открытие основного парашюта, навыки пилотирования купола, учебные задачи и критерии выполнения такие же, как для Solo студентов.
2. Обучение PLF приземлению, работа с Solo оборудованием, тренаж по особым случаям с оборудованием и всё обучение согласно Solo специфике будут закончены во время Category B.
3. Так как минимальная высота релиза дрога для тандемных прыжков составляет 1400 метров (BSR), Тандемные студенты должны начать процедуры открытия по крайней мере на 1850 метрах.

4. Большая часть обучения в Category A может быть проведена в процессе прыжка.
5. Особые замечания для подготовки:
 - a. положение свободного падения: На, по крайней мере, первом Тандемном прыжке Ваши руки должны всё время оставаться в положении безопасности впереди подвесной системы, если иначе не сказано тандемным инструктором.
 - b. открытие: такое же, как в Solo системе.
 - c. изготовка и отделение:
 - i. Инструктор будет учить Вас отделению, которое лучше всего позволит Вам выйти животом на поток.
 - ii. Инструктор проверяет, что Вы готовы, и затем начинает отсчёт на три такта ("Ready, set, go!", "ВВЕРХ, ВНИЗ, ПРОГИБ!" и т.д.), чтобы помочь Вам синхронно с ним отделиться.
 - d. оборудование:
 - i. В Category A Тандемный инструктор берет на себя ответственность за правильное надевание, подгонку Вашего оборудования и защиту приводов на системе во время операций перед прыжком.
 - ii. Прежде, чем переместиться в положение отделения у двери для прыжка, Вы должны проверить подсоединение подвесной системы в двух местах в плечах и двух местах около бедер.
 - e. фрифолл процедуры
 - i. После отделения вздохните и расслабьтесь в правильном положении свободного падения.
 - ii. Смотрите на сигналы от инструктора (Приложение A SIM) или прислушайтесь к словесным исправлениям.
 - iii. Если Вы отделились с обеими руками в положении безопасности, инструктор может дать сигнал переместить их в положение свободного падения.
 - iv. С начала свободного падения выполните план прыжка Category A для тандемных студентов.
 - f. Процедуры полета под куполом совпадают с планом прыжка для Solo студентов.
 - g. приземление
 - i. Вы подготовитесь к обычным приземлениям с техникой, определенной для тандема, выполняемой для условий того дня.
 - ii. Серьезная ситуация может потребовать приземления PLF, которой инструктор может обучить на земле или под парашютом в случае проблемы.
 - iii. Обычно, Вы изучите позу переката PLF во время обучения переходу к сольному свободному падению (курс первого прыжка).
 - h. Инструктор, возможно, должен обеспечить дополнительное обучение и подготовить Вас к приземлению тандемного парашюта при более высоких ветрах.



ПЛАН ПРЫЖКА

CATEGORY A ПЛАНЫ ПРЫЖКА ФРИФОЛЛ

AFF

- Отделение в расслабленном прогибе.
- Инструкторы отпускают ручные захваты.
- Круг Контроля.
- Три имитации открытия.
- Круг Контроля.
- Высота, прогиб, ноги, расслабиться.
- Начать отмашку на 1700 метрах.
- Бросить медузу до 1400 метров.

IAD and Static Line

- Check deployment device prior to climb-out.
- Climb out.
- Exit on command with legs extended.
- Count aloud to five by thousands.
- Check canopy.

Tandem подготовка

Category A

- Отделение с руками в положении безопасности
- По сигналу инструктора расслабиться в нейтральном прогибе.
- Проверить высоту.
- Три имитации открытия.
- Высота, прогиб, ноги, расслабиться.
- Начать отмашку на 1850 метрах.
- Выдернуть релиз до 1700 метров.

CATEGORY A ПЛАН ПИЛОТИРОВАНИЯ

(также используется тандем студентами для выполнения целей Category A)

- Выдернуть клеванты и устранить стандартные проблемы на открытии.
- Посмотреть налево, повернуть налево.
- Посмотреть направо, повернуть направо.
- Подушка.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Найти зону ожидания, контрольные точки захода и цель.
- Остаться в зоне ожидания до 300 метров.
- Следовать за предписанным планом захода над площадкой приземления.
- Подушка на приземлении и PLF (Solo студенты).

CATEGORY A- ЗАМЕТКИ ДЛЯ ИНСТРУКТОРА:

- Расходуите время обучения, чтобы затронуть только самые важные темы.
- Чтобы уменьшить нагрузку студента и тяготы обучения, используйте поддержку персонала как можно больше, включая помощь после приземления.
- Инструктор ответственен за то, что надел оборудование студента, отрегулировал его, и выполнил все проверки оборудования; студенты удостоверяются, что проверки выполнены.
- Инструктор тесно контролирует студента при подходе, погрузке, размещении в самолёте и далее во время всех этапов полёта, включая предоставление инструкции относительно использования привязного ремня во время размещения.
- Инструктор направляет студента на нужное действие в случае любой экстренной ситуации в самолете (кроме случая, когда парашют студента открывается наружу самолёта).

CATEGORY A TEST

Проверяется до проведения прыжков в следующей категории.

Ответы на тест приведены в Приложении В.

1. Опишите, как избежать пропеллера (пропеллеров), подходя к самолету.
2. Кто ответственен за использование привязных ремней в самолете?
3. Когда привязные ремни должны быть закреплены?
4. Чьи указания Вы выполняете в случае экстренной ситуации в самолёте?
5. Почему важно отделиться на “Go!” (или “Прогиб!”)?
6. Откуда изначально дует поток воздуха при отделении от самолета?
7. Почему парашютисты сначала учатся падать стабильно лицом к земле (думайте с точки зрения оборудования)?
8. Что меняется во время поворота, делая низкие развороты такими опасными?
9. Каковы приоритеты на приземлении?
10. Какова цель выполнения подушки при приземлении?
11. Опишите процедуру жесткой посадки (PLF или поза переката).

Мысленное расслабление (релаксация): Путь к Свободному Полёту

На ранних Категориях обучения, как волшебную мантру, Вы услышите много раз от Ваших инструкторов: “Высота, прогиб, ноги, расслабиться”. Контроль всех четырёх пунктов сразу является ключом к управляемому свободному падению.

После контроля высоты расслабление - Ваша основная цель. Требуется только немного выдать вперёд бёдра, чтобы получить хороший прогиб, а также Вы обычно должны немного вытягивать ноги, чтобы можно было использование их в потоке. Все же другие мышцы Вы должны существенно расслабить.

Так как же совершенно новый парашютист может расслабиться в таком заряженном адреналином, возбуждением и новизной окружении?

Все спортивные психологи признают ценность пребывания в свободном и мысленно расслабленном состоянии для получения пиковой производительности. Многие описывают способы достижения состояния подготовленной релаксации. Каждый спортсмен учится развивать одну из техник и использует ее, чтобы войти в такое состояние до начала выступления и поддержать его во время каждого выступления.

Почти все методы начинаются с медленного, глубокого дыхания, которым управляют. Учитесь дышать глубоко в Ваших легких, используя мышцы диафрагмы. Старайтесь делать вдох медленно, пока Ваши легкие не наполнятся и затем опустошите Ваши легкие полностью, когда Вы делаете выдох.

В то время как Вы практикуете контролируемое дыхание, Вы можете использовать один из нескольких предлагаемых методов, чтобы расслабить Ваш ум и Ваше тело:

- Вообразите себя в знакомом, приятном месте, попытайтесь визуализировать каждый чувственный опыт, который Вы можете связать с ним: вид, звук, аромат, вкус и прикосновение.

Вообразите цвета фона и деталей, попытайтесь почувствовать запах воздуха, предположите, что Вы слышите звуки и чувствуете воздух на Вашем лице. Предположите, что Вы просто сделали глоток своего любимого напитка.

- Расслабьте одну часть тела за другой, начинаясь с пальцев ног, потом лодыжки, голени, колени, бедра, живот, и т.д., тратьте пять - десять секунд в каждом месте тела, продолжая управляемое дыхание.
- Считайте до десяти с каждым дыханием и затем опять до нуля.

Есть много других методов релаксации, которые Вы можете перенять или развивать, но выберите один и практикуйте его, пока прекрасно им не овладеете, даже если вы не занимаетесь скайдайвингом. Тем самым Вы сможете себя быстро и эффективно расслабить каждый раз, когда возникает потребность — такая, как непосредственно перед прыжком с парашютом.

Вы должны продолжить управлять своим дыханием, поскольку Вы готовитесь прыгать. Двигайтесь медленно и осознанно в самолете, когда приближаетесь к двери и занимаете позицию не только для безопасности, но и чтобы помочь Вам поддержать свое расслабленное, подготовленное состояние для прыжка. Сделайте ещё один вдох непосредственно перед моментом выхода из самолёта, чтобы помочь Вам приспособиться к первым секундам свободного падения.

Сделайте дыхание частью каждой последовательности действий, тем более, что Вы проходите свою последовательность “высота, прогиб, ноги, расслабиться”.

В то время как скайдайвинг - бесспорно спорт высоких скоростей, Вы заметите, что лучшие парашютисты никогда ничего не делают второпях.

CATEGORY B - ВСТУПЛЕНИЕ

На этой категории программы Вы узнаете более комфортно себя чувствовать в среде скайдайвинга.

- AFF и Тандем студенты выполняют упражнения на контроль ног (для управляемости) и делают развороты (если тренировано и под контролем) для подготовки к удержанию направления в Category C и контролируемым разворотам в Category D.
- Static-line and IAD students get introduced to the self-deployment device and practice mock deployments after exit.
- Тандем студенты более активно действуют на отделении, ведут отсчёт (качи) при этом и правильно выносят тело на поток. Каждый тандем студент должен занять правильную позу до установления стабильности и затем поддерживать её всё свободное падение.

Обучение в этой категории рассматривает и расширяет Ваше понимание захода на приземление и зоны аэропорта с вниманием к пересечению с самолетами или приближению к взлетно-посадочным полосам. Вы помогаете с планированием перед полетом и использованием письменного плана полета, включая точку выброски, курс выброски согласно ветров по высотам и план захода на приземление. Кроме того, Вы узнаете использовать взлетно-посадочную полосу в качестве указателя направления и расстояния, наблюдая зону снижения из самолета или под куполом.

Для AFF, IAD и static-line студентов, делается ревью Курса Первого Прыжка по особым случаям с акцентом на отказы парашюта. Тандем студенты также обучаются и тренируют процедуры по особым случаям с оборудованием прежде, чем продвигаться от этой категории до сольного свободного падения.

В Категории B Вы становитесь более ответственными за свое оборудование, особенно перемещаясь к самолету и в нём. Темы обучения включают Основные Требования Безопасности USPA для студенческих скачков.

Для успешного продвижения дальше AFF и тандем студенты должны контролировать высоту и открыться на правильной высоте без напоминаний от Инструктора. IAD and static-line students must complete three successive, stable practice deployments.

Инструктор: Протокол перехода

Студенты, закончившие Категорию A в тандеме и переходящие на AFF, должны закончить Курс Первого Прыжка AFF прежде, чем сделать AFF прыжки в Категории B.

Crossover students to AFF who have completed Category A in the IAD or static-line program will need additional training on the climb out, set-up, and count; AFF freefall communications; use of the altimeter in freefall; and use of the main parachute deployment device, including deployment device malfunctions and premature container opening.

Студенты, закончившие Категорию A в solo прыжках и переходящие на тандем, должны оформить все необходимые дополнительные документы и понимать свою обязанность проверить систему сцепления тандема перед отделением, а также понимать все специальные процедуры приземления.

Crossover students to IAD or static line who have completed Category A in another solo training method will need training in their main deployment system and its specific emergency procedures.

Category A students crossing over to IAD or static line from the tandem program will need to complete the solo first-jump course before making IAD or static-line jumps in Category B.

AFF

- один прыжок

IAD-STATIC LINE

- three jumps

ТАНДЕМ

- два прыжка

РЕКОМЕНДОВАННАЯ МИНИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ОТКРЫТИЯ

AFF

- 1400 метров

IAD and static line

- 3,500 feet

Тандем

- 1700 метров

category b

категория в целом



ОТДЕЛЕНИЕ И ФРИФОЛЛ

AFF и ТАНДЕМ СТУДЕНТЫ

- стабильность, достигнутая в течении 10 секунд после отделения
- поддержание правильного положения тела для стабильности всюду, включая ощущение и контроль ног
- начать процедуру открытия (с помощью) в пределах 150 метров (вниз) от назначенной высоты
- кроме того, тандем студенты заканчивают Курс Первого Прыжка Solo

IAD и STATIC-LINE СТУДЕНТЫ

- three successive exits with stable practice deployments within five seconds of exit

ПИЛОТИРОВАНИЕ

- понимание и планирование стратегии снижения от открытия до базового района, принципы построения захода
- управление, включающее осмотр воздушного пространства (перед разворотом) без подсказок (самооценка)
- подушка (с напоминаниями) для безопасного приземления в пределах 30 градусов против направления ветра

ОБОРУДОВАНИЕ

- понимание обычных проблем с куполом и правильных действий при этом

ПИСЬМЕННЫЙ ТЕСТ

**Примечание: Для соображений безопасности AFF, IAD или студенты static-line, не освоившие подушку и приземление по критериям продвижения в Категории В, должны быть рекомендованы для тандем обучения или другого всестороннего обучения пилотированию купола. Если все другие критерии продвижения выполнялись, студент может научиться навыкам пилотирования в другой дисциплине и уже затем допускаться к Категории С в предпочтительной дисциплине.*

- прочитать и обсудить SIM Section 2-1.F для требований студенческой подготовки, прыжков и наставничества
- прочитать и обсудить рекомендации USPA по процедурам в случае отказа оборудования в SIM Section от 5-1.A до .E
- изучить иллюстрацию в FAA Advisory Circular 90-66, Appendix 3, в SIM Section 9-2

SECTION 4

CATEGORY B: ЦЕЛИ ОБУЧЕНИЯ И КРИТЕРИИ ВЫПОЛНЕНИЯ

- расслабление в среде скайдайвинга
- контроль направления
- открытие парашюта
- подробно о заходе на приземление
- письменный план полёта
- знание зон аэропорта
- защита приводов
- обзор особых случаев с оборудованием

A. ОТДЕЛЕНИЕ И СВОБОДНОЕ ПАДЕНИЕ

- Ведомое студентом отделение (все студенты)
 - Рассмотрите изгоготовку к выходу из Category A.
 - IAD and static-line students perform the climbout with little or no assistance from the instructor and exit promptly on the "Go!" command.
 - Тандем студенты поднимаются в положение после команды инструктора "ОК", занимают положение, получают одобрение инструктора и начинают отсчёт.
- Контроль высоты, чтобы распознать и действовать на назначенной высоте открытия - самая главная задача во фрифолле.
- "ВЫСОТА, ПРОГИБ, НОГИ, РАССЛАБИТЬСЯ:" Повторяйте, чтобы установить и поддержать осведомленность, стабильность и контроль.
 - Знайте Вашу высоту (static line students know their exit altitude and count to keep track of time after release from the aircraft).
 - Проверьте свой прогиб (бедра немного выдать).
 - Проверьте ноги (большинство новичков должно немногвытянуть ноги и вытянуть носки).
 - Расслабиться
 - Дышите сознательно, чтобы ослабить напряжение.
 - Используйте эту технику незадолго до и после отделения от самолета.
- Открытие
 - AFF и тандем студенты
 - Тренировать открытие в свободном падении до плавного и комфортного нахождения привода открытия.
 - Отмашка, как сигнал об открытии.
 - Открыться на правильной высоте без подсказки инструктора.
 - IAD and static-line students practice deployment within five seconds of exit (three successful jumps in a row required before solo freefall).
- Контроль ног
 - AFF и тандем студенты практикуют контрольного, вытягивая ноги, в то время как руки остаются в нейтральном положении.
 - Вытягивание ног от нейтрального положения добавляет сопротивления воздуха сзади, поднимая нижнюю часть тела.
 - Изменение уровня тела заставляет Вас скользить вперед на отклоненном потоке воздуха (менее заметно в тандеме в падении под дрогом).

- Держите позу ног в течение трех секунд и возвратитесь к нейтральному, чтобы отменить эффект.
- Закончите все маневры на 300 метров выше отмашки или 2000 метров, что первым наступит.
 - IAD and static-line students increase leg awareness during the exit set-up and after release from the plane.
- Поддержание направления
 - Во-первых, расслабьтесь в удобном положении в нейтральной позиции.
 - Найдите объект впереди на горизонте как ориентир.
 - Если обучены и практиковались разворотам (AFF и тандем):

Примечание: Хотя не обязательны в Категории B, но повороты в группе (как и релаксация) могут помочь студенту в предотвращении разворотов на более поздних прыжках.

 - Студент поворачивает на 90 градусов в одном направлении.
 - Студент возвращается к первоначальному направлению.
 - Проверить высоту.
 - Повторитесь в противоположном направлении, если время позволяет.
 - Если студент не начинает разворот, инструктор(ы) может повернуть студента.

B. ПИЛОТИРОВАНИЕ

- Следите за воздушным пространством: как до, так и во время любого разворота смотреть в сторону разворота.
- Используя фотографию DZ или ходя по площадке, Вы предварительно рассмотрите с инструктором ожидаемую точку открытия и вместе подготовите письменный план полета.
- Рассмотрите стратегию снижения:
 - Определите положение и высоту после открытия.
 - Определите местонахождение цели и проведите линию к предварительно запланированной 300-метровой точке начала захода на приземление.
 - Разделите линию логически согласно остающейся высоте (полпути вниз, полпути к цели); например, если открылись на уровне 1200 метров —
 - Разделите линию пополам и останьтесь по первой половине линии до 600 м.
 - Пролетите над остающейся половиной линии до достижения 300-метровой точки начала захода на приземление.
- Летите к назначенной инструктором 300-метровой точке входа в "коробочку", как определено в письменном плане полёта.

SECTION 4—CATEGORY B ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

5. Летите по предварительно запланированной "коробочке", используя отрезок по ветру, базовый и финальный отрезок захода, с прохождением контрольных точек на указанных высотах.
6. Летите по прямой на финальном отрезке без S-образных поворотов (такие повороты представляют угрозу другим в трафике).
7. Сделайте подушку на 4-х метрах, основываясь на опыте Category A.

Примечание: Подушка дана более подробно в Категориях C и F.

8. Рассмотрите PLF и его значение для защиты при жёстких приземлениях.

с. ОБЗОР ОСОБЫХ СЛУЧАЕВ

Примечание: После завершения соло курса первого прыжка тандем студенты должны повторить эту секцию каждый день прежде, чем сделать любой прыжок в Категории C. Эта секция также служит схемой обзора для любого парашютиста, подвергающегося общей оценке после периода бездеятельности.

1. Откройтесь на заданной высоте, независимо от стабильности.
2. Рассмотрите обычные проблемы в учебной системе (тандем студенты могут рассмотреть в то время, пока под куполом):
 - a. правильные действия при закрутке строп:
 - (1) Разведите свободные концы и помогайте ногами, но выдерните клеванты только после раскрутки.
 - (2) Если купол вращает, крутите СК, чтобы раскрутить стропы и стабилизировать купол, затем помогайте ногами, чтобы раскрутить СК.
 - (3) На 750 метрах нужно быть уверенным, что закрутка может быть удалена на безопасной высоте или начать действия по особым случаям.
 - b. Несход слайдера:
 - (1) Затяните обе клеванты до крепления петли стропы управления, чтобы замедлить купол и прокачайте на весь диапазон вниз.
 - (2) Альтернатива - прокачать за задние СК.
 - (3) Слайдер должен быть, по крайней мере, на полпути вниз для приземления.
 - (4) Повторите исправляющие процедуры дважды или до достижения высоты принятия решения - 750 метров.
 - c. крайние секции не наполнены:
 - (1) Потяните обе клеванты до крепления петли стропы управления и держите их, пока секции наполнятся, затем плавно их освободите.
 - (2) Альтернативно, затяните оба задних СК.
 - (3) Если крайние секции не наполняются, оцените управляемость и подушку прежде, чем достигнете высоты принятия решения - 750 метров.
 - d. Если купол открылся пормально, но поворачивается самостоятельно, проверьте клеванты и выдерните их.
 - e. Оцените управляемость и подушку прежде, чем достигнете высоты принятия решения - 750 метров для случаев:
 - (1) Обрыв стропы управления: используйте задние СК.
 - (2) Обрыв стропы (строп).
 - (3) Медуза запуталась в куполе или стропах.
 - (4) Повреждение: Разрезы или отверстия в куполе.
3. Обзор проблем открытия при ручной активации (introduction for IAD and static-line students).
 - a. Предпримите только две попытки исправить проблему прежде, чем начать процедуры запасного купола.
 - b. "медуза" не найдена:
 - (1) Hip or chest handle location: Follow harness webbing for two seconds only.
 - (2) Привод внизу ранца: Ощупайте низ ранца, затем сторону ранца с угла (не более 2-х секунд).
 - c. тяжёлое выдёргивание:
 - (1) Hip or chest handle location: Try again with two hands.
 - (2) Привод внизу ранца: Поместите локоть напротив ранца, как рычаг.
 - d. затынение "медузы":
 - (1) Повернитесь, смотря через правое плечо, чтобы изменить поток воздуха.
 - (2) Повторить через левое плечо.
4. Практикуйтесь по проблемам открытия и затынению медузы.
5. Обзор преждевременного открытия ранца во фрифолле для ручного открытия:
 - a. Сначала попробуйте найти и выбросить "медузу".
 - b. Если "медуза" не найдена после двух попыток или отквтие "медузы" привело к частичному отказу, отцепляйтесь и открывайте запасной.
6. Review student-in-tow procedures for static-line: Signal to the instructor readiness to deploy the reserve once the static line is cut.
7. Практикуйтесь в оценке и правильной реакции на полные и частичные отказы (из процедур Категории A).
8. Обзор минимальной высоты отцепки и открытия запасного без отцепки при необходимости.
 - a. Высота принятия решения - 750 метров.
 - b. Если ниже 300 метров без рабочего купола, без отцепки открывайте запасной (приведет к отцепке на системе SOS).
 - c. Если два парашютиста запутались куполами ниже 300 метров и считаете, что купола не могут быть разделены для безопасного приземления, открывайте запасной без отцепки (приведет к отцепке с системой SOS, поэтому тут нет выбора).
 - d. Два купола открыты:
 - (1) Биплан—не отцепляйтесь, мягко управляйте передним куполом, используя клеванты или рулите, натягивая задние СК; оставьте клеванты заднего купола зачеканными; сделайте PLF.
 - e. Веер (две альтернативы)

веер альтернатива один

Если два парашюта не запутаны, отцепить основной и управлять запасным парашютом для безопасного приземления.

веер альтернатива два

 - (1) Управляйте БОльшим парашютом, мягко используя клеванты или рулите, натягивая задние СК, или оставьте их убранными и и поворачивайте задними СК.
 - (2) Оставьте клеванты убранными на другом куполе.
 - (3) Сделайте перекат в позе PLF на приземлении.
 - f. Колокол—отцепите основной купол.

SECTION 4—CATEGORY B ... CONTINUED

- g. Преждевременное открытие в самолёте:
 - (1) Попытайтесь плотно собрать парашют и сообщите инструктору.
 - (2) Если парашют выпал наружу за дверь, студент должен немедленно покинуть борт прежде чем его вытащит потоком.

D. ОБОРУДОВАНИЕ

1. Открытие парашюта с возможностями объясненных отказов (рекомендуем показ на земле при развёртывании настоящего купола) —
 - a. не найден или потерян привод открытия
 - b. невозможно выдернуть привод открытия
 - c. нерасчеховка ранца
 - d. затенение "медузы"
 - e. медуза коллапсирована
 - f. преждевременное открытие (при ручном открытии)
 - g. запутывание медузы
 - h. дуга
 - i. невыход купола из камеры
 - j. купол во флаге
 - k. перехлест
 - l. повреждения ткани или строп, достаточные для ухудшения управления и подушки
 - m. несход слайдера
 - n. запутывание стропы управления
2. Обзор по осмотру парашюта после приземления.

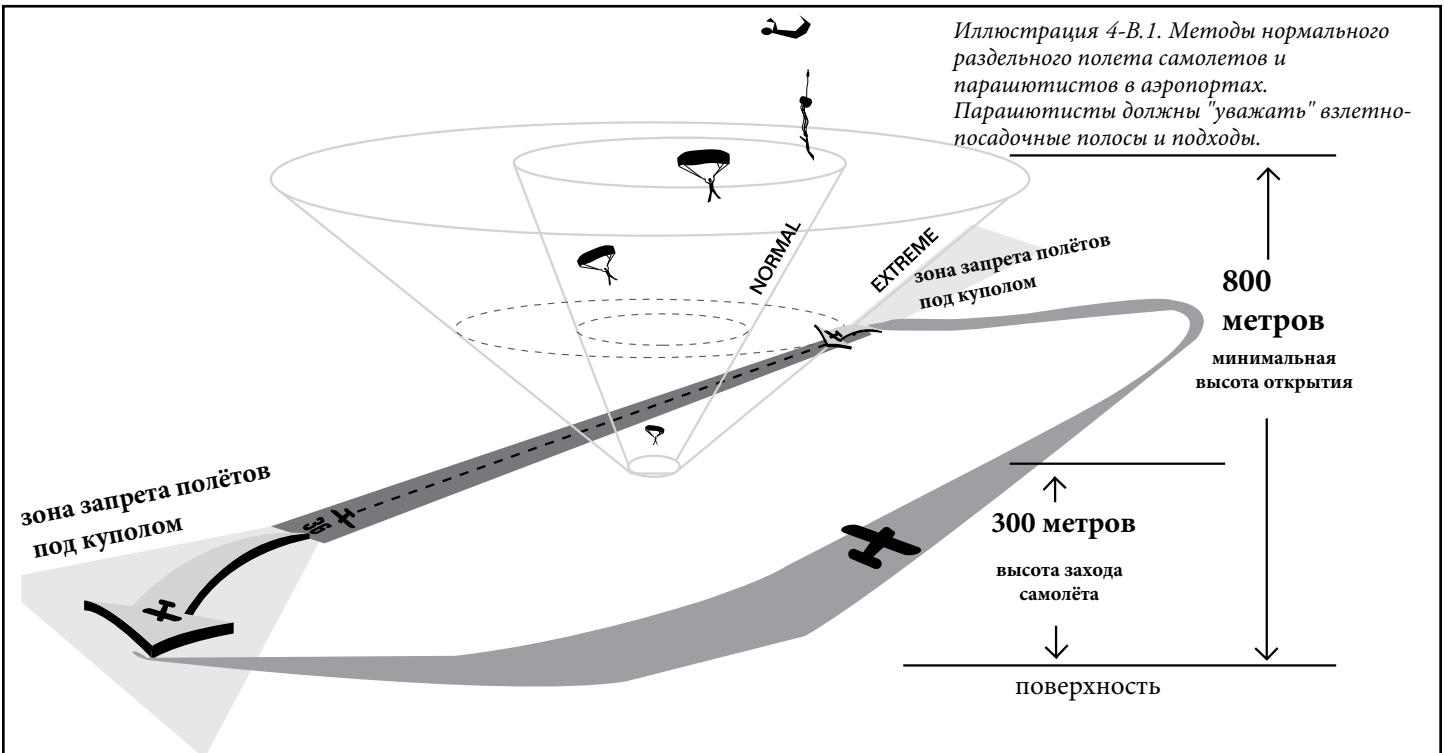
E. ПРАВИЛА И РЕКОМЕНДАЦИИ

1. Обзор USPA Основных Требований Безопасности (BSR) по требованиям наставничества и продвижения студентов по программе.

2. Обзор BSR по ограничениям ветра для студентов (может корректироваться USPA S&TA).
3. Обзор BSR по минимальным высотам открытия для студентов и держателей USPA A license.
4. Обзор BSR по требованиям для ДЗ относительно прыжков студентов (корректируется S&TA) и что считается опасностями на приземлении.

F. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТА ВЫБРОСКИ (SPOTTING) И САМОЛЁТ

1. Минимальное, осторожное движение в самолете помогает предотвратить преждевременную активацию.
2. Длины взлетно-посадочных полос и их направления (использование компаса)
 - a. Направление взлетно-посадочной полосы обеспечивает ориентир для направления (север, юг, восток и запад).
 - b. Длина взлетно-посадочной полосы обеспечивает ссылку для оценки расстояния с воздуха (в десятых частях мили для GPS).
3. Ветры описываются их направлением происхождения (например, "Ветер равняется двум семьдесят", означает, что ветер дует с запада).
4. Избегайте взлетно-посадочных полос и подходов, включая быстрое покидание взлетно-посадочной полосы после приземления на или около неё.
5. Обсудите локальные высоты подхода и заходы на приземление авиатрафика и их близость с заходами на приземление парашютистов. (См. иллюстрацию ниже, и также обратитесь к иллюстрации в FAA Advisory Circular 90-66, Appendix 3, in SIM Section 9-2.)
6. Пересечение взлетно-посадочной полосы
 - a. Знайте аэропорт и правила дрозонны о пересечении взлетно-посадочной полосы.
 - b. Если возможно, посмотрите в обе стороны и минимизируйте время, проведенное на взлетно-посадочной полосе.



FLOW of the DIVE

ПЛАН ПРЫЖКА

CATEGORY B ПЛАНЫ ПРЫЖКА ФРИФолл

AFF

- Отделение в расслабленном прогибе.
- Инструкторы отпускают ручные захваты.
- Круг Контроля.
- Имитации открытия до удобного выполнения.
- Высота, прогиб, ноги, расслабиться.
- Вытянуть ноги и держать три секунды.
- Высота, прогиб, ноги, расслабиться.
- Повторять, пока позволяет высота.
- Развороты в команде (если тренировано).
- Начать отмашку на 1700 метрах.
- Бросить медузу до 1400 метров.

IAD and Static Line

- Check deployment device prior to climbout.
- Climb out.
- Exit on command with legs extended.
- Practice deployment with count to track time.
- Check canopy.

Tandem

- Инициировать отсчёт после сигнала инструктора "ОК".
- Отделение в расслабленном прогибе.
- Высота, прогиб, ноги, расслабиться.
- Имитации открытия до удобного выполнения.
- Высота, прогиб, ноги, расслабиться.
- Вытянуть ноги и держать три секунды.
- Высота, прогиб, ноги, расслабиться.
- Повторять, пока позволяет высота или развороты (если тренировано).
- Начать отмашку на 1850 метрах.
- Выдернуть релиз до 1700 метров.

CATEGORY B ПЛАН ПИЛОТИРОВАНИЯ

- Выдернуть клеванты и устранить стандартные проблемы.
- Посмотреть налево, повернуть налево.
- Посмотреть направо, повернуть направо.
- Подушка.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Найти зону ожидания и точку входа в "коробочку".
- Разделите траекторию полета на высоты по 300 м.
- Преподаватель объясняет незначительные проблемы купола и реакции по ним (для тандема).
- Взгляд на взлетно-посадочную полосу, определение направлений и сторон света.
- Держитесь над правильной частью траектории полета до 300 метров.

- Ищите препятствия вокруг площадки приземления.
- Следуйте по предписанному плану захода над площадкой приземления или над запасной площадкой.
- Подушка на приземлении и PLF, если необходимо.

CATEGORY B - ЗАМЕТКИ ДЛЯ ИНСТРУКТОРА:

- Инструктор должен тщательно рассматривать показатели студентов в плане их более быстрого продвижения по уровням, чем рекомендуется во время элементарного профессионального обучения в Категориях А-С. Повторение упражнений во время начальных категорий улучшает успех в более поздних категориях и приводит к более полному удовлетворению для студента.

Вы присоединились к USPA?

United States Parachute Association представляет и работает на парашютистов как Вы.

USPA поддерживает признанные FAA скайдайвинг подготовку, лицензии и рейтинговые программы, санкционирует соревнования и многое другое.

Как участник USPA, Вы получаете персональную ответственность третьего лица и страховку от повреждения собственности при скайдайвинге.

Поддержание прочной ассоциации парашютистов требует Вашего участия. Присоединитесь на своей локальной ДЗ, либо онлайн на www.uspa.org, либо звоните (540) 604-9740.

CATEGORY B ТЕСТ

Проверяется до проведения прыжков в следующей категории.

Ответы на тест приведены в Приложении В.

1. Кто должен непосредственно контролировать Ваши студенческие учебные прыжки?
2. Какова Ваша самая важная задача в свободном падении?
3. При какой максимальной силе ветра студент может прыгать?
4. Как бы Вы действовали в случае затенения вытяжного парашюта?
5. В случае проблемы с куполом, на какой высоте студенты должны принять решение и начать действовать по процедурам особых случаев?
6. Как бы Вы решили следующие после открытия обычные проблемы: закрутка, несход слайдера, ненаполнение крайних секций?
7. Каково правильное действие, если ниже 300 метров у Вас нет нормально приземляемого парашюта?
8. Если вытяжной парашют перехлестнуло через переднюю кромку купола после открытия, как Вы можете определить, является ли это отказом купола?
9. Что будет правильной реакцией на открытие ранца в свободном падении при использовании системы с ручным раскрытием?
10. Если часть открытого парашюта зацепилась за парашютиста или оборудование (дуга), каковы правильные действия?
11. Если "медуза" извлекает камеру из ранца, но купол не выходит из камеры для наполнения, каковы правильные действия?
12. Каковы направления по компасу взлетно-посадочной полосы, самой близкой к DZ в Вашем аэропорту?
13. О чём говорят числа направлений по компасу на концах взлетно-посадочной полосы (северо-восток/юго-запад; севером/юг, и т.д.)?
14. Какой длины самая длинная взлетно-посадочная полоса в Вашем аэропорту?
15. Опишите три участка захода на приземление в связке с направлением ветра.
16. На какой высоте от земли самолеты входят в схему движения в Вашем аэропорту?
17. Почему нежелательно приземляться поблизости от концов взлетно-посадочной полосы?

CATEGORY C - ВСТУПЛЕНИЕ

К этому времени у Вас было несколько возможностей изучить управляемое, стабильное падение. У студентов свободного падения (AFF и тандем) есть преимущество на старте изучения навыков свободного падения следующего урока: расслабленное управление с помощью процедуры, “высота, прогиб, ноги, расслабиться”.

Тандем и AFF студенты начинают эту категорию с двух Инструкторов AFF, но должны прыгнуть с только одним перед переходом дальше.

IAD and static-line students perform the first jump in this category identically to the last jump in Category B, preferably on the same day. On subsequent jumps, they practice controlled freefall for ten seconds before deployment on at least two jumps to become accustomed to the shift in direction of the relative wind from ahead to below. It also introduces them to the speed of a near-terminal-velocity freefall.

Вы должны достичь уверенного и расслабленного управления свободным падением. Управляемое свободное падение в Категории С может включать некоторое случайное отклонение от направления, которое Вы учитесь уменьшать путем расслабления и сосредоточения на основах: высота, прогиб, ноги и расслабиться.

Инструктор даёт Вам больше информации о том, как запланировать полёт под парашютом для различных скоростей и направлений ветра, чтобы улучшить заход и избежать встреч с препятствиями и другими парашютистами. Вы учитесь предсказывать, избегать и реагировать на турбулентность, вызванную ветром над препятствиями и нагретыми областями.

Вы изучите способы захода на приземления вне основной площадки, и менеджер по дрозоне объясняет, как посадки вне дрозона могут влиять на отношения с собственниками.

Вы ознакомитесь с рейтингом парашютного риггера FAA, который укладывает обслуживает запасной парашют. Он или она ознакомит Вас с уложенной парашютной системой, а Вы проведёте предполётный осмотр оборудования.

Обзор особых случаев включает обсуждение непреднамеренно открытого парашюта в и около самолета и как избежать и ответить на него. Кроме того, Ваш инструктор предоставляет более подробную информацию о распознавании и предотвращении приземлений на препятствия и как сделать заход при посадке вне дрозона.

Инструктор: Протокол перехода

The USPA Tandem program terminates after Category B. All former tandem students may continue in the AFF program, or the remainder of the USPA IAD or static-line progression.

Crossover students to AFF who have completed Category B in the IAD and static-line program will need additional training on the AFF climb out, set-up, and count; AFF freefall communications; use of the altimeter in freefall; and the main parachute deployment device, including deployment device malfunctions. IAD and static-line students may make the first jump in this category with one AFF Instructor on the recommendation of the USPA IAD or Static-Line Instructor and with the concurrence of the USPA AFF Instructor.

Crossover students to IAD or static line who have completed Category B in another training method will need additional training on the IAD or static-line climb out, set-up, and exit commands and use and malfunctions of the IAD or static-line deployment system. AFF and tandem students who have completed Category B must demonstrate a stable practice deployment on an IAD or static-line jump before proceeding to a clear and pull.

AFF

- два прыжка

IAD-STATIC LINE

- three jumps

РЕКОМЕНДОВАННАЯ МИНИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ОТКРЫТИЯ

- 1300 метров

category c

категория в целом



ОТДЕЛЕНИЕ И ФРИФОЛЛ

AFF Студенты

- показать способность к безопасному свободному падению с одним Инструктором AFF
- стабильное самостоятельное открытие на заданной высоте

IAD AND STATIC-LINE STUDENTS

- one stable clear and pull
- two stable ten-second freefalls

ВСЕ Студенты

- контроль позы в течение пяти секунд после отделения и далее
- стабильное, расслабленное падение
- способность ослабить отклонения от курса с помощью “высота, прогиб, ноги, расслабиться”
- отмашка и открытие на назначенной высоте

ПИЛОТИРОВАНИЕ

- управлять по понятной схеме захода с минимальной помощью
- подушка с минимальной подсказкой

ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТА ВЫБРОСКИ

- понимание того, как запланировать и скорректировать схему захода для определённой скорости ветра и направления

ПИСЬМЕННЫЙ ТЕСТ

- обзор BSR по оборудованию для прыжков студентов, SIM Раздел 2-1.L.2 до .5
- изучите FAR 105.43.b.1 (Раздел 9-1 SIM) относительно требований для периодического контроля и переукладки запасного парашюта
- обсудите с владельцем ДЗ посадки вне аэродрома в плане соблюдения прав собственников той территории
- прочитайте руководство пользователя для парашютной системы

SECTION 4—

CATEGORY C: ЦЕЛИ ОБУЧЕНИЯ И КРИТЕРИИ ВЫПОЛНЕНИЯ

- автономный фрифолл с удержанием направления
- контроль устойчивости
- Solo открытие
- схема захода для сильных ветров
- приземление по ветру
- загрузка купола
- обзор случая случайного открытия
- турбулентция
- приземление вне ДЗ
- распознавание препятствий
- FAA риггер
- уложенная парашютная система

A. ОТДЕЛЕНИЕ И СВОБОДНОЕ ПАДЕНИЕ

1. Приоритеты на открытии:
 - a. Парашютисты должны открываться на расчётной высоте независимо от стабильности.
 - b. Приоритеты в порядке важности:
 - (1) Открыться.
 - (2) Открыться на заданной высоте.
 - (3) Открыться в стабильном положении.
2. Обзор удобной изготовления и отделения (с минимальной помощью)
 - a. точное размещение рук и ног
 - b. мягкий старт для уменьшения импульсов
 - c. правильное представление бедер и груди к потоку
 - d. выдать ноги на несколько секунд для дополнительного контроля
3. Отделение с одним инструктором (AFE, когда применимо)
 - a. Пересмотрите процедуру изготовления для варианта с одним инструктором.
 - b. Подготовьтесь к немного иным результатам после старта с одним инструктором (как правило, более вертикальный).
4. Обзор восстановления стабильности и поддержания позы «высота, прогиб, ноги, расслабиться» ((IAD and static-line students only after successful clear and pull) -
 - a. Правило A.I.R. напоминает о высоте (A), внутреннем контроле позы (B) и расслаблении (P), Вы можете продолжить повторять в свободном падении и открыты на назначенной высоте.
 - b. Правило Пяти Секунд - если Вы выше своей назначенной высоты открытия, но не можете управлять своим свободным падением (быстро вращаетесь или кувыркатесь), используйте процедуру восстановления стабильности. Если в течение пяти секунд это к успеху не привело, немедленно откройте свой основной парашют. Откройте свой основной парашют на назначенной высоте открытия независимо от стабильности.
 - c. Если Вы выше своей назначенной высоты открытия и падаете спиной к земле, перекатитесь на одну сторону для восстановления к стабильной позиции тела животом к земле. Проверьте высоту, прогиб, смотрите на землю вперед направо, положите правую руку на грудь - тело повернется через правый бок и Вы повернетесь лицом к земле. Верните правую руку в позицию свободного падения. Проверьте высоту. Это обычно упоминается как метов "скат с кровати".
 - d. знайте высоту - чтени высотомера или подсчет от выхода (в зависимости от высоты отделения)
 - e. прогиб в бедрах для улучшения стабильности животом на поток
 - f. проверьте позу ног и корректируйтесь по мере необходимости (согнуты в коленях на 45 градусов примерно).
 - g. расслабьтесь, вдохнув и ослабив нежелательное напряжение тела
 - h. определите направление (активно корректируйте только если был проведён тренинг разворотов в Category B).
5. Альтернативные указатели на высоту в свободном падении
 - a. Оценивайте высоту путем слежения за ходом времени (в среднем за первые десять секунд теряется 300 метров, и 5,5 секунд для каждых последующих 300 метров).
 - b. Посмотрите на землю во время подъема на высоту и параллельно смотрите на высотомер.
 - c. Наблюдайте нижние кромки облачности во время набора высоты используют позже в качестве указателя высоты.
 - d. Посмотрите на землю после активации открытия и при ожидании наполнения; после открытия посмотрите на высотомер и землю и запомните вид, который наблюдали.
6. IAD and static-line students (after first successful clear and pull):
 - a. exposure to continuous freefall (two stable ten-second delays recommended to complete Category C)
 - b. transition of the relative wind from opposite the aircraft heading to below
 - c. altitude, arch, legs, relax
 - d. wave-off to signal other jumpers prior to deployment

ПРИМЕРЫ ЗАГРУЗКИ КУПОЛА

полный вес (со снаряжением), фунт	215
разделённый на размер купола (кв.футов)	280
загрузка купола	0,77

полный вес (со снаряжением), фунт	215
разделённый на размер купола (кв.футов)	195
загрузка купола	1,1

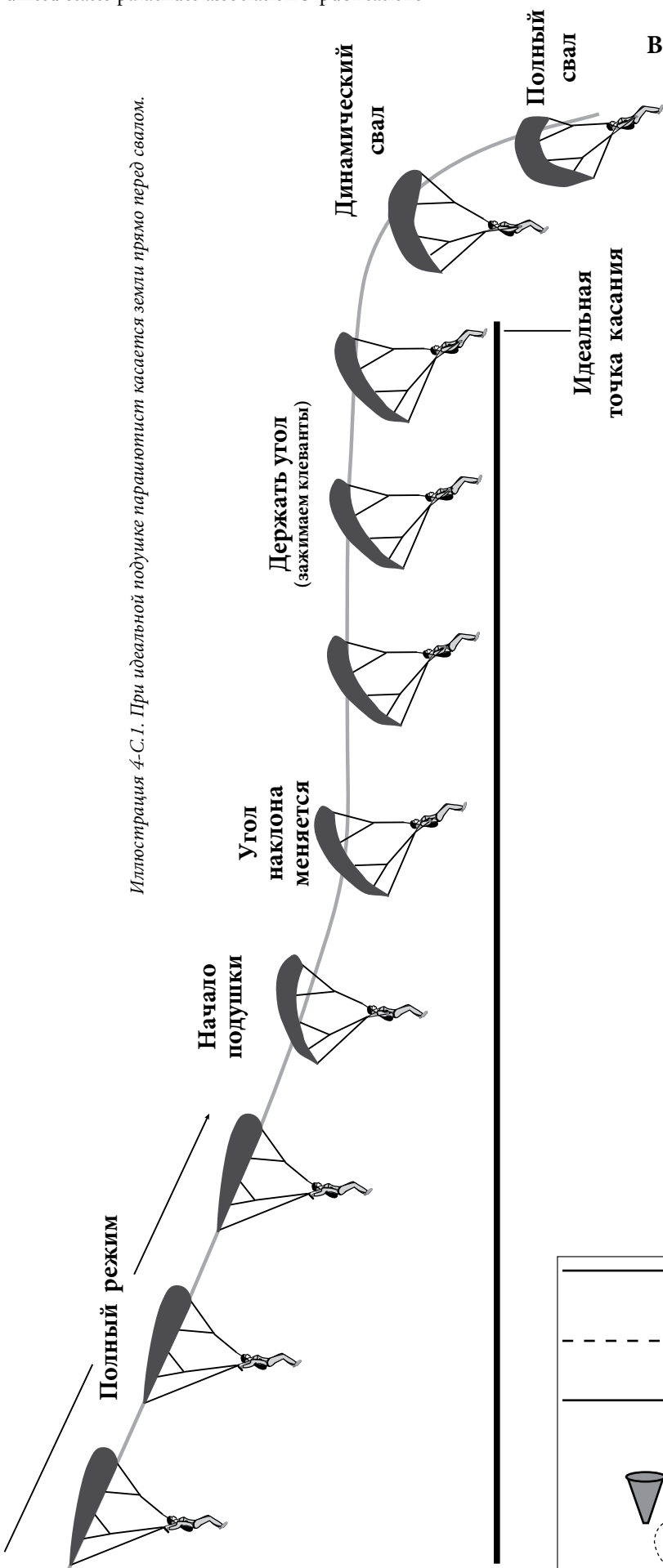


Иллюстрация 4-С.1. При идеальной подушке парашютист касается земли прямо перед свалом.

В. ПИЛОТИРОВАНИЕ

1. Загрузка и размер купола
 - a. Загрузка пупола - это отношение веса скайдайвера со снаряжением (в фунтах) к площади крыла (в квадратных футах).
 - b. Производители парашютов публикуют рекомендации по загрузкам для каждой модели купола.
 - (1) в руководстве пользователя
 - (2) на сайте производителя
 - c. Свойства купола меняются с загрузкой.
 - (1) С более высокой загрузкой на крыло ожидайте:
 - (i) быстрее скорость вперёд
 - (ii) быстрее снижается
 - (iii) резче разворачивается
 - (iv) более крутой и более длинный нырок при повороте
 - (v) более жёсткие отказы
 - (vi) нужно больше навыков для правильной подушки
 - (2) С более низкой загрузкой ожидайте:
 - (i) меньше проходит против сильного ветра
 - (ii) медленней развороты
 - (iii) прощает больше ошибок на приземлении
 - (iv) менее предсказуем в турбулентности
 - d. Используйте пример для вычисления загрузки для парашюта, на котором собирается прыгнуть студент (один из критериев продвижения в Категории С).
 - e. Может показаться, что с большим весом легче приземлиться в точку.
 - (1) Хорошее приземление в идеальных условиях не означает, что меньший парашют безопасен во всех условиях.
 - (2) Более нагруженный парашют начинает свал при более высокой воздушной скорости.
 - f. С той же загрузкой парашют меньшего размера той же модели покажет более живые технические характеристики.
 - (1) быстрее разворачивается и реагирует на вводы
 - (2) быстрее реакция в динамическом свале
2. Преобразование поступательной скорости в подъём:
 - a. Затягивание клевант быстро к среднему режиму резко замедляет снижение.
 - b. Импульс тела заставляет Вас быстро качнуться вперед, поднимая переднюю кромку купола и выравнивая скольжение.

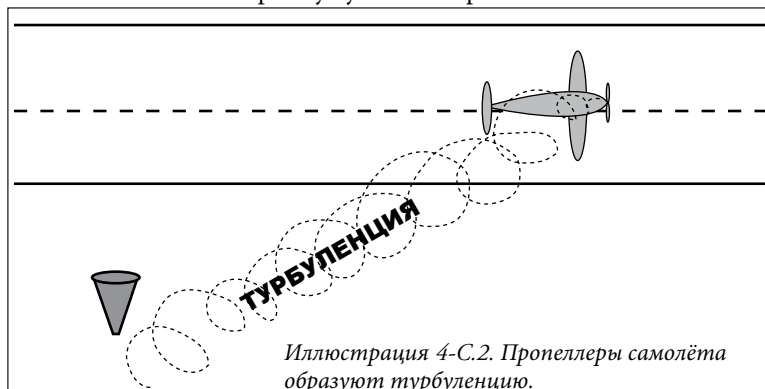
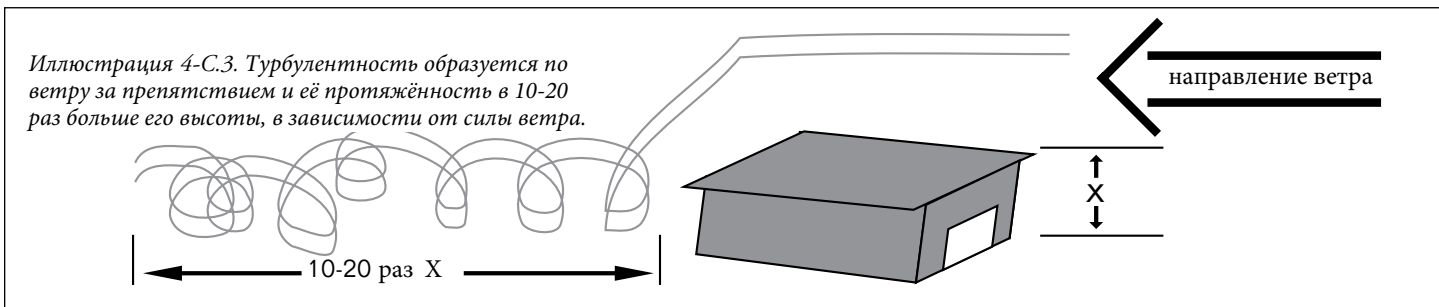


Иллюстрация 4-С.2. Пропеллеры самолёта образуют турбулентцию.

SECTION 4—CATEGORY C ... ПРОДОЛЖЕНИЕ



- c. Продолжите дожимать клеванты, тормозя парашют больше и держа высокий угол носа для поддержания подъёмной силы при сокращении поступательной скорости.
- d. Вовремя сделанная подушка - когда ноги касаются земли прежде, чем Вы начинаете качаться назад под парашютом (динамический свал) или начинаете лететь назад (полный свал).
- 3. Иногда в зоне приземления образуется турбулентность.
 - a. Ожидайте турбулентность на подветренной стороне в 10-20 раз больше высоты препятствия.
 - b. Эффекты и вероятность турбулентности увеличиваются со скоростью ветра.
 - c. Турбулентность часто образуется —
 - (1) около взлетно-посадочных полос
 - (2) вдоль дорог
 - (3) где встречаются две области различных цветов или структур
 - (4) позади других куполов (волновая турб-сть),
 - (5) по пересечённому ландшафту
 - (6) по ветру от вращения пропеллера едущего на рулении самолета
- 4. Летя в турбулентности —
 - a. Поддерживайте нужное направление, используя плавные, но эффективные вводы клевант.
 - b. Управляйте на полной скорости или, как указано в руководстве пользователя парашюта.
 - c. Подготовьтесь к жёсткому приземлению.
- 5. Распознавание свободной площадки
 - a. Провода идут вдоль дорог и между зданиями, а также случайным образом на открытых зонах.
 - b. Ряд растительности часто скрывает забор.
 - c. Камни, холмики и другие неровности ландшафта часто остаются невидимыми почти до касания.
 - d. Осматривайте незнакомую площадку приземления более внимательно каждые 150 во время снижения и постоянно ниже 150 метров.
- 6. Планирование захода на приземление (ожидаемая площадка или альтернативная) для плавного движения и разделения трафика (см. иллюстрацию ниже)
 - a. Парашютисты с левым заходом (через левое плечо) должны приземлиться на левую сторону площадки приземления; Парашютисты с правым заходом (через правое плечо) должны приземлиться на правую сторону площадки приземления (смотря по направлению стрелки) для избежания пересечений.
 - b. Поворот от базового отрезка к финальному отрезку является самым опасным из-за противоположного приближающегося трафика
 - c. Наблюдайте и избегайте.

- 7. Приземление по ветру лучше, чем низкие развороты.
 - a. В спокойные дни неожиданные изменения ветра иногда требуют, чтобы парашютисты приземлились с попутным лёгким ветром, а не против него.
 - b. Если в ветреные дни парашютисты иногда летят по ветру слишком долго и не хватает высоты для завершения поворота против ветра, то тогда необходимо приземлиться по ветру.
 - c. Когда сталкиваешься с выбором между низким разворотом или посадкой по ветру, посадка по ветру является правильным решением.
 - d. Когда садишься по ветру—
 - (1) Делайте подушку на нормальной высоте, независимо от скорости относительно земли
 - (2) Катитесь по земле, используя процедуру PLF для жёсткого приземления.
 - (3) Попытка неспешно шагать при приземлении на высокой скорости может привести к серьёзному повреждению шеи или смерти. ~
- 8. Когда делаете попытку приземления стоя:
 - a. когда все переменные у Вас под контролем
 - b. после хорошей подушки на соответствующей высоте

С. ОБЗОР ОСОБЫХ СЛУЧАЕВ

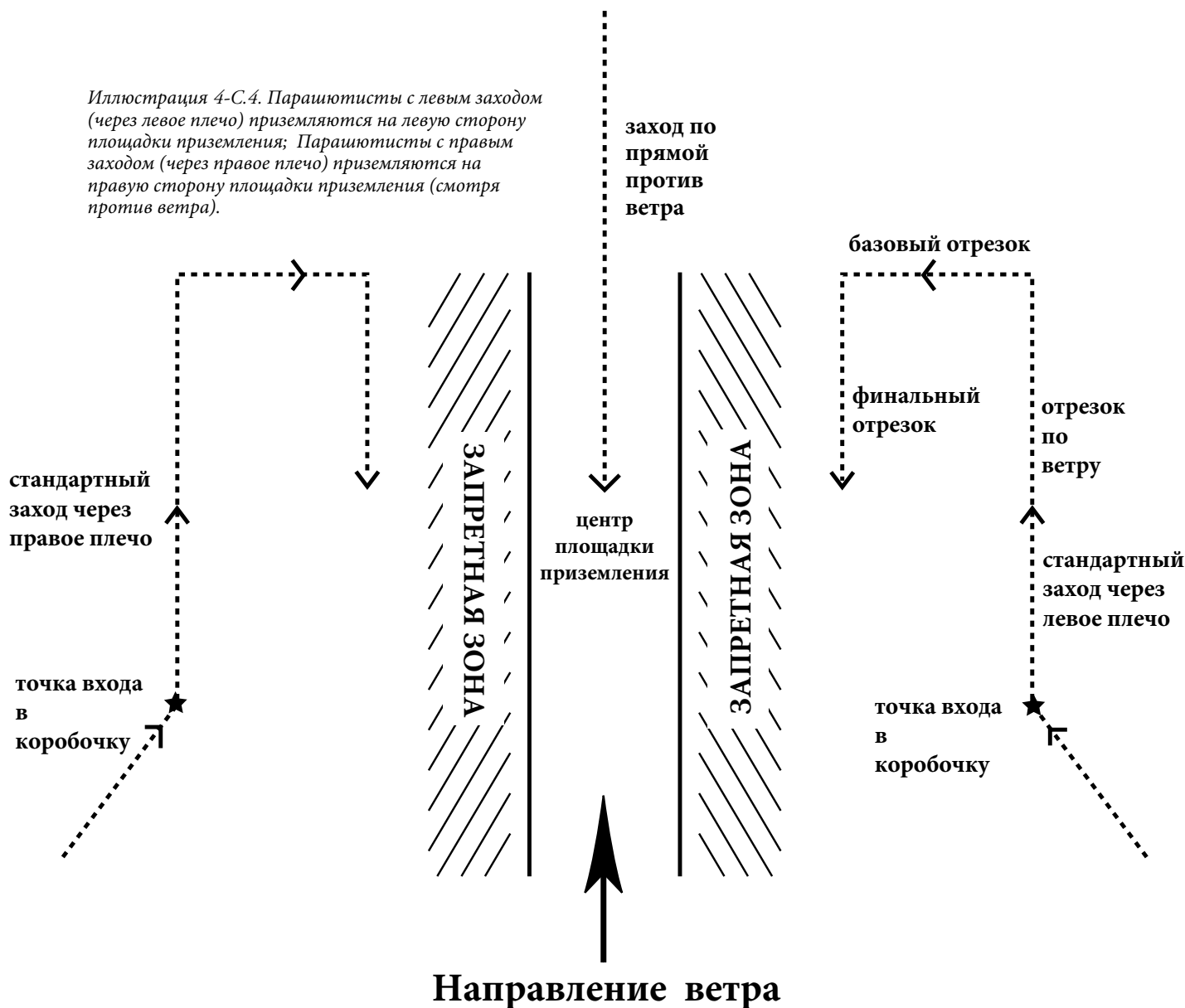
Примечание: Тандем студенты должны дополнительно рассмотреть все особые случаи в Категории В в тот же день прежде, чем сделают любой прыжок в Категории С. IAD and static-line students should additionally review procedures for deployment handle problems, premature container opening in freefall (hand deployment), and pilot-chute hesitations before making any jump in Category C.

- 1. Открытие парашюта в самолёте
 - a. требуется чрезвычайная осторожность, когда прислоняетесь к чему-либо в самолете
 - b. важность проверки оборудования перед прыжком прежде, чем покинуть самолет
 - c. важность тщательного движения рядом или вне двери, особенно если есть пугающий прибор
 - d. Если парашют открывается в самолете:
 - (1) Если дверь закрыта, присматривайте за парашютом и приземляйтесь с самолетом.
 - (2) Если дверь открыта, плотно соберите парашют, закройте дверь и приземляйтесь с самолетом.
 - (3) Если парашют идет наружу, парашютист - также, за ним.
- 2. Важность открытия на правильной высоте, независимо от стабильности
- 3. Если приземление вне DZ неизбежно —
 - a. Ищите открытую, свободную, доступную область.

SECTION 4—CATEGORY C ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

Приземления без опасности столкновений

Иллюстрация 4-С.4. Парашютисты с левым заходом (через левое плечо) приземляются на левую сторону площадки приземления; Парашютисты с правым заходом (через правое плечо) приземляются на правую сторону площадки приземления (смотря против ветра).



- b. Определите, нужна ли дополнительная площадка дополнительное место посадки на высоте 600 метров.
- c. Летите по предсказуемому заходу на приземление.
- d. Переместите запланированный вид захода с основной площадки на дополнительную.
- e. Приземляйтесь в заветомо свободном от турбулентности и препятствий месте.
- f. Приготовьтесь к жесткой посадке в любом незнакомом месте.
- g. Будьте внимательны к собственнику территории, покидая место посадки.
 - (1) Пересекайте местность только через ворота или укрепленные области.

- (2) Покиньте все ворота, как их и нашли.
 - (3) Не тревожьте рогатый скот.
 - (4) Идите параллельные (между) рядами любых с/х культур до достижения конца поля.
 - (5) Восстановите или замените любую поврежденную собственность.
4. Обзор приоритетов на приземлении
- a. Купол идёт параллельно горизонту, летит по прямой линии.
 - b. Приземление в чистой и открытой области, избегая препятствий.
 - c. Клеванты, по крайней мере, в среднем режиме.
 - d. Всегда будьте готовы сделать PLF.
5. Потяните одну клеванту и забегите за купол, чтобы коллапсировать наполненный парашют.

SECTION 4—CATEGORY C ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

D. ОБОРУДОВАНИЕ

1. Страховый прибор (automatic activation device- AAD):
 - a. активирует запасной или основной парашют
 - b. используется только как страховка

Примечание: Подробное описание работы AAD приведено в Категории D.
2. Наблюдайте, как инструктор выполняет проверку перед прыжком:
 - a. сверху вниз сзади—
 - (1) шпилька запасного на месте и прямая.
 - (2) петля зачековки запасного изношена не должна иметь видимого износа.
 - (3) вытяжной трос запасного движется в корпусе.
 - (4) данные укладки запасного и пломба (особенно на незнакомой или арендной системе).
 - (5) AAD включен и откалиброван.
 - (6) шпилька зачековки или кабель активации основного на месте, без зарубок или заусенцев.
 - (7) петля зачековки основного изношена не больше, чем на десять процентов.
 - (8) укладка стренги вытяжного парашюта или движение троса привода открытия.
 - (9) привод активации основного на месте.
 - b. сверху вниз спереди—
 - (1) обзор действия системы трёх колец— выдёргивание кабеля, высвобождающего кольца

Примечание: Предполётный осмотр для системы с тремя кольцами приведён в Категории D. Снятие и обслуживание объяснены в Категории H.

- (2) Подключение транзита (RSL) расположение шнура и основные функции для страховки парашютиста при открытии запасного сразу после отцепки

Примечание: Всесторонне эксплуатация RSL объяснена в Категории E.

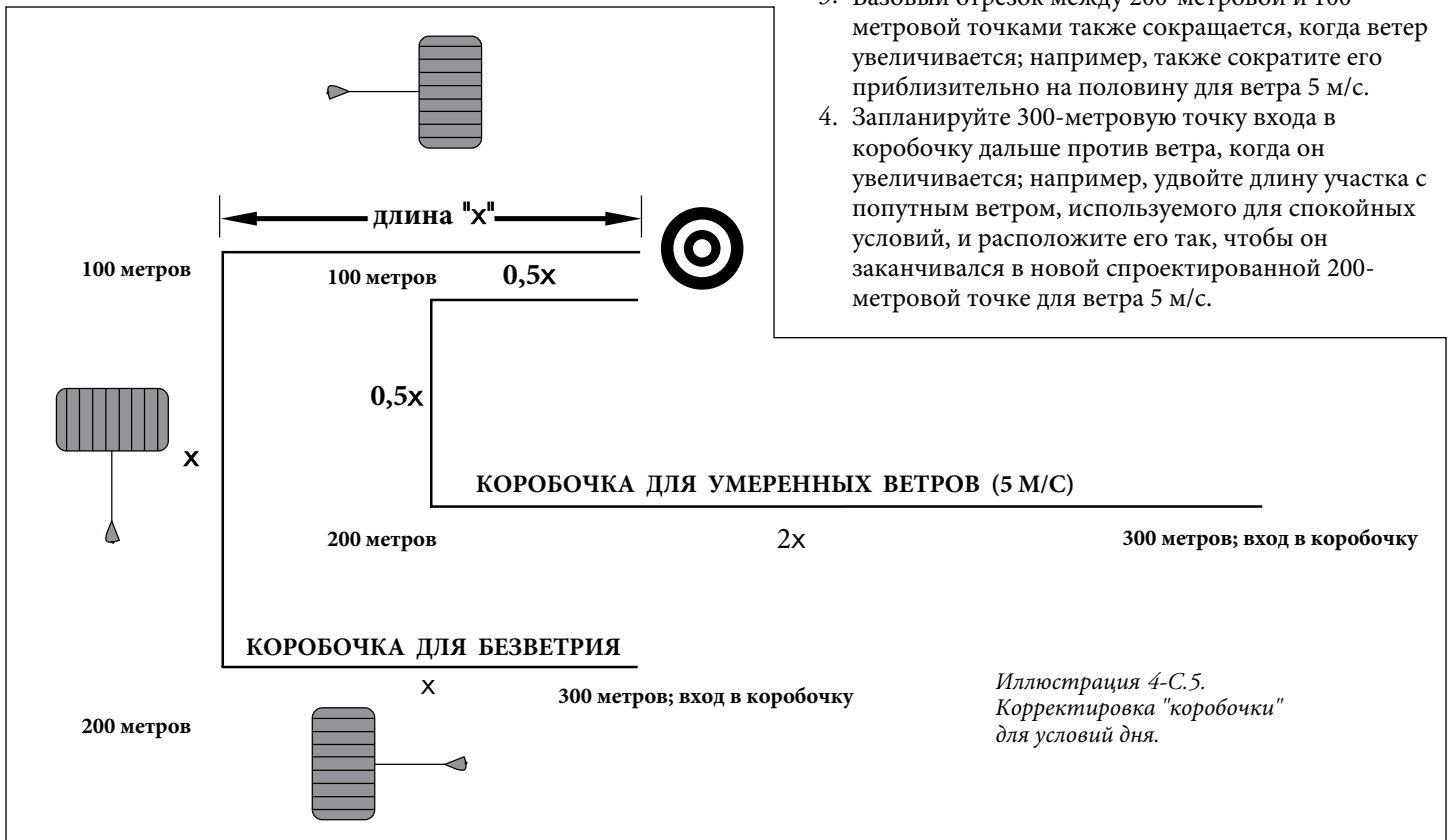
- (3) грудная перемычка и пряжка в порядке
- (4) привод отцепки на месте
- (5) привод запасного на месте
- (6) ножные обхваты и пряжки правильно соединены

E. ПРАВИЛА И РЕКОМЕНДАЦИИ

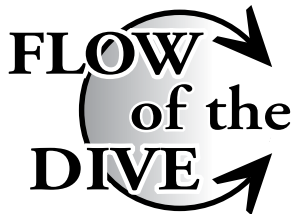
1. Правила BSR по списку снаряжения для студенческих прыжков в Section 2-1.L.2 до 5.
2. FAA также регулирует обучение и сертификацию риггера FAA, согласно FAR 65.
3. Некоторые центры скайдайвинга подчиняются государственным и локальным правилам или ограничениям относительно приземления вне DZ.
4. Студент должен поговорить с персоналом дропзоны о том, как посадка вне летного поля может повредить парашютисту и DZ.

F. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТА ВЫБРОСКИ (SPOTTING)

1. В спокойный день "коробочка" на приземлении будет почти квадратной с каждым участком примерно той же длины, что и финальный участок планирования парашюта со 100-метровой высоты (см. иллюстрацию).
 - a. Каждый парашютист для планирования захода должен знать дистанцию планирования его или ее парашюта со 100 метров в отсутствие ветра.
 - b. Инструктор оценивает глассаду (путь) со 100 и дистанцию пролёта для начинающих студентов.
2. При увеличении ветра планируемый финальный отрезок должен быть короче, чем при нулевом ветре; например, делите его пополам при ветре 5 м/с.
3. Базовый отрезок между 200-метровой и 100-метровой точками также сокращается, когда ветер увеличивается; например, также сократите его приблизительно на половину для ветра 5 м/с.
4. Запланируйте 300-метровую точку входа в коробочку дальше против ветра, когда он увеличивается; например, удвойте длину участка с попутным ветром, используемого для спокойных условий, и расположите его так, чтобы он заканчивался в новой спроектированной 200-метровой точке для ветра 5 м/с.



*Иллюстрация 4-С.5.
Корректировка "коробочки"
для условий дня.*



ПЛАН ПРЫЖКА

CATEGORY C ПЛАНЫ ПРЫЖКА ФРИФОЛЛ

AFF ПЛАН ПРЫЖКА

- Отделение в расслабленном прогибе.
- Крут Контроля.
- Имитации открытия до плавного выполнения и без помощи.
- Крут Контроля.
- Инструктор(ы) отпускают захваты, если позволяет ситуация.
- Высота, прогиб, ноги, расслабиться.
- Инструктор(ы) удостоверяется, что студент управляет падением на 1850 метрах или берут захваты на время открытия.
- Отмашка на 1700 м. и открытие до 1300 м.

IAD AND STATIC-LINE DIVE PLAN #1:

CLEAR AND PULL

- Exit on command with legs extended.
- Initiate deployment sequence as practiced on prior jumps, regardless of stability.
- Check canopy.

IAD AND STATIC-LINE DIVE PLAN #2:

TEN-SECOND FREEFALL (TWO JUMPS)

- Exit with legs extended.
- Relax into neutral.
- Maintain count to ten by thousands while checking altimeter.
- Wave-off at seven seconds or 4,500 feet and initiate deployment by ten seconds or 4,000 feet, regardless of stability.

CATEGORY C ПЛАН ПИЛОТИРОВАНИЯ

- Выдернуть клеванты и устранить стандартные проблемы открытия.
- Посмотреть налево, повернуть налево.
- Посмотреть направо, повернуть направо.
- Подушка.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Найти зону ожидания и точку входа в "коробочку".
- Разделите траекторию полета на высоты по 300 м.
- Идентифицируйте подозрительные области турбулентности.
- Проверьте план захода и корректируйте по мере необходимости.
- Держитесь над правильной частью траектории полета до 300 метров.
- Следуйте по плану захода над площадкой приземления или над запасной площадкой.
- Подвшка на приземлении и PLF.

CATEGORY C ЗАМЕТКИ ДЛЯ ИНСТРУКТОРА:

- После отпускания захватов их Инструкторами AFF, студенты, не получившими обучение разворотам в Категории В, могут столкнуться с отклонением от курса. Этим студентов нужно научить определить отклонение от курса, считать его нормальным и исправить его с помощью процедуры "высота, прогиб, ноги, расслабиться".
- Студенты, которым преподавали метод поворота в Категории В, могут добавить "правильный поворот" в конце этой последовательности, с акцентом всё же на четыре более важных момента. Для надлежащего, расслабленного управления должна сначала быть установлена расслабленная стабильность.
- Инструктор должен продвигать студентов по уровням программы только согласно рекомендуемой прогрессии во время элементарного обучения навыкам в Категорией А-Д. Повторение меньшего количества основных умений и навыков улучшает успех позже.

CATEGORY C ТЕСТ

Проверяется до проведения прыжков в следующей категории.

Ответы на тест приведены в Приложении В.

1. Сколько времени в среднем занимает падение парашютиста на 300 метров в плоском и стабильном свободном падении на полной скорости?
2. Какова правильная процедура для восстановления из нестабильности к позиции животом к земле?
3. Что лучше- открыться на расчетной высоте или падать ниже для того, чтобы принять стабильное положение тела перед открытием?
4. Какова цель отмашки перед открытием?
5. Какова цель позы переката parachute landing fall (PLF), и почему это важно для парашютистов?
6. Какая часть плана захода ("коробочки") является самой опасной для парашютистов?
7. Как более высокие скорости ветра влияют на запланированный план приземления по сравнению с планом приземления в спокойный день?
8. Как далеко по ветру от препятствия Вы можете ожидать явления турбулентности при умеренно сильных ветрах?
9. Какова лучшая процедура для использования при полете под парашютом в условиях турбулентности?
10. Какие метеоусловия и направление (направления) ветра, скорее всего, вызовут турбулентность на Вашей дрозоне?
11. Почему важно защитить привода парашюта когда вы в самолёте и около самолета?
12. Опишите процедуру осмотра оборудования перед надеванием на Вас системы.
13. Как система трёх колец отсоединяет основной парашют от подвесной системы?
14. Как Вы узнаете, был ли резервный парашют уложен риггером FAA в течение прошлых 180 дней?
15. Как Вы узнаете, что резервный контейнер не был открыт с тех пор, как риггер FAA в крайний раз закрыл его?
16. Если ветры у земли дуют с запада на восток, в каком направлении Вы полетите на участке по ветру "коробочки" (иллюстрация инструктора)?
17. Какова загрузка купола, который Вы будете использовать на своем следующем прыжке?
18. Какой размер парашюта (той же модели) покажет более быстрые реакции в управлении?
 - a. 210-кв. футов с 210-ти фунтовым скайдайвером (вес со снаряжением)
 - b. 170-кв. футов со 170-ти фунтовым скайдайвером (вес со снаряжением)
19. Какие должны быть условия для попытки приземления стоя?

Визуализация: Победа Духа над Плотью

Знаете ли вы, что выполненная правильно визуализируя того, что Вы собираетесь сделать, может быть столь же эффективной как осуществление этого в реальности? Исследования показывают, что единственное качество спортсмена, которому не поможет визуализация, это сила, необходимая для выполнения задачи.

Упражнения трудны, скайдайвинг - дорогое занятие, между тем визуализация является дешевой и легкой. Для начала пойдите туда, где Вы можете расслабиться и где отвлекающие факторы не будут влиять на Вас. (Потенциальные отвлекающие факторы могут быть повсюду вокруг, но Вы можете тренировать свой мозг не реагировать на них.) Дышите ритмично и медленно, вспомните или вообразите приятный опыт или момент, где Вы спокойны и вам очень удобно.

Затем вообразите точно своё предстоящее исполнение (действие), как Вы хотите, чтобы оно произошла. Начните с начала, включающего перемещение в дверь самолета, и вообразите свои действия через весь прыжок до конца. Вы должны даже визуализировать свое снижение под парашютом.

Визуализируйте каждую деталь: куда Вы поместите руки и ноги в двери, врывающийся холодный воздух, шум самолета, чистый запах воздуха, чувства металла самолета на руках и всё, что Вы можете связать с предстоящим опытом.

Вообразите, как Вы переместите каждую часть тела во время отсчёта и отделения и что будете чувствовать, когда улетаете от самолета.

Думайте, где Вы расположите руки, ноги, голову и туловище, в особенности, какие используете методы для маневрирования в свободном падении. Визуализируйте каждое движение, включая рассмотрение земли, проверку высотомера и наблюдение инструкторов.

Некоторые спортсмены визуализируют предстоящее действие со своей точки зрения, в то время как другие визуализируют, как будто они наблюдали за собой по TV сверху или рядом.

Визуализируйте в замедленном движении или в реальном времени, но не быстрее. Посмотрите своё выполнение как одно непрерывное плавное действие, а не как снимки. Поскольку Вы визуализируете свои действия, связывайте движения путем симулирования небольших движений руками или ногами с каждым действием («покачивание») во время того, как мысленно репетируете действие.

Оставьте себе несколько минут, чтобы полюбоваться достопримечательностями и звуками в наборе высоты, но сохраните в уме в первую очередь Ваше исполнение (действие). Успешные парашютисты всегда следуют всем лучшим практикам в их распорядке при наборе высоты, так что Вы не будете чувствовать себя неуместными или странными. Просто смотрите на других, делающих то же самое!

На этой стадии обучения Ваше исполнение требует такого же большого внимания, как любая подготовка парашютиста к соревнованиям. Используйте те же подсказки визуализации, которые помогают топовым спортсменам в скайдайвинге и других спортивных состязаниях, чтобы помочь Вам улучшить своё исполнение и увеличить Ваше удовлетворение от каждого прыжка.

CATEGORY D—ВСТУПЛЕНИЕ

К настоящему времени Вы учились безопасно управлять свободным падением путем отслеживания высоты, сосредоточения на нейтральной позе падения — особенно на бедрах и ногах, а также на расслаблении. В Категории D Вы будете учиться управлению направлением падения путем изменения позиции с помощью верхней части тела для отклонения воздуха. Вы должны продемонстрировать относительно свободные повороты 90-, 180-, и повороты свободного падения на 360 градусов перед переходом к аэробатике (сальто, бочки), представленному в Категории E.

IAD and static-line students start this category with a 15-second freefall, using the altimeter. IAD and static-line students jump from progressively higher altitudes as they demonstrate control and awareness. On delays of 15 seconds or more, a USPA Instructor should accompany the student in freefall for observation and coaching.

Под парашютом Вы исследуете управление задними свободными концами, открывающее новые варианты безопасности и добавляющее фана полёту под парашютом. Перед переходом дальше Вы должны продемонстрировать способность возвратиться на дрозону и пилотировать по запланированному, распознаваемому заходу на приземление без помощи. Для продвижения до Категории E Вы должны также к настоящему времени быть в состоянии сделать подушку и приземлиться с минимальной помощью. Также каждый студент должен быть в состоянии приземлится стоя к концу этой категории.

В Категории C Вы наблюдали, как Ваш инструктор готовит и осматривает Вашу систему для прыжка. Теперь Ваша очередь. В Категории D Вы начнете изучать парашютную систему всерьез, получая больше ответственными за собственные проверки оборудования перед прыжком. Вы прочитаете руководство пользователя для страхующего прибора и изучите, как им управлять.

Инструктор USPA представит некоторые элементы споттинга, что означает выбирать правильную точку отделения и вести пилота к ней. Вы будете наблюдать операции курса захода из двери самолёта.

Цели обучения включают требования FAA для облачности и видимости, которую Вы должны будете запомнить.

Инструктор: Протокол перехода

Тандем программа USPA заканчивается после Категории C. Все бывшие тандем студенты могут продолжить в программе AFF или остатке от IAD USPA или static-line.

AFF students transferring to the remainder of the IAD or static-line progression must first exit stable on an AFF jump without instructor contact or make a stable IAD or static-line jump with a practice deployment (BSRs).

AFF

- два прыжка

IAD-STATIC LINE

- four jumps

РЕКОМЕНДОВАННАЯ МИНИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ОТКРЫТИЯ

- 1300 метров

category d

категория в целом



ОТДЕЛЕНИЕ И ФРИФОЛЛ

AFF СТУДЕНТЫ

- стабильность, достигнутая в течение пяти секунд после самостоятельного сбалансированного отделения

ALL STUDENTS

- суммарно четыре поворота на 90 градусов с погрешностью до 20-ти градусов
- суммарно два поворота на 180 градусов и два на 360 градусов с погрешностью до 45-ти градусов

ПИЛОТИРОВАНИЕ

- суммарно два поворота на 90 градусов на задних СК с зачекованными клевантами
- суммарно два поворота на 90 градусов на задних СК с расчекованными клевантами
- один поворот на 180 градусов на задних СК и один поворот на 360 градусов на задних СК с расчекованными клевантами
- выполнение двух подушек на задних СК выше 600 метров
- приземление в радиусе 50 метров от цели с минимальной подсказкой

ОБОРУДОВАНИЕ

- работа со страхующим прибором (AAD)

ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТА ВЫБРОСКИ

- определить и наблюдать аэродром и план выброски из двери самолёта на курсе захода

ПИСЬМЕННЫЙ ТЕСТ

- прочитайте и запомните таблицу по облачности и требованиям видимости в FAR 105.17 (SIM Section 9-1)
- обзор SIM Section 2-1.F9 (BSRs) - время проведения студенческих прыжков
- изучить SIM Section 5-1.F для обзора процедур приземления на здания
- изучить SIM Section 5-1.E по отказам оборудования
- прочитать руководство пользователя AAD
- изучить SIM Section 5-3.G по страхующим приборам

SECTION 4

CATEGORY D: ЦЕЛИ ОБУЧЕНИЯ И КРИТЕРИИ ВЫПОЛНЕНИЯ

- solo, самостоятельное отделение (AFF)
- развороты во фрифолле
- скорость и время фрифолла (обзор)
- управление задними СК
- обзор приземлений на здания
- AAD (руководство пользователя)
- проверка оборудования перед прыжком
- введение в работу системы трёх колец
- требования по облачности и видимости
- наблюдение курса захода

A. ОТДЕЛЕНИЕ И СВОБОДНОЕ ПАДЕНИЕ

1. AFF студенты: сбалансированное отделение Solo

Примечание: Инструктор в захватах, как опция (по предыдущему исполнению).

- a. Используйте те же изготовку, отсчёт, выход и начало падения, как на предыдущих отделениях.
 - b. Подготовьтесь к немного отличающимся результатам без инструктора, захватывающего подвесную систему на отделении.
 - c. Высота, прогиб, ноги, расслабиться.
 - d. Обзор Category C по восстановлению и поддержанию стабильности (AIR, ROB, Правило Пяти Секунд, и т.д.)
 - e. Отделение без помощи и восстановление стабильности в течение пяти секунд прежде, чем пройти дальше Категории D.
2. Инициирование поворотов во фрифолле
 - a. Сначала установите удобную, расслабленную, нейтральную позу падения.
 - b. Найдите точку впереди на горизонте как ориентир отсчета курса (и также используйте инструктора).
 - c. Иницируйте поворот путем изменения уровня плеч для отклонения воздуха в одну сторону, за плечами должны следовать предплечья.
 - d. Помогите повороту, немного вытянув обе ноги, для противостояния эффектам напряжения в верхней части тела.
 - e. Любое отклонение от нейтральной позиции (иницируя поворот) требует большего усилия в остальной части тела, чтобы поддержать нейтральность.
 - f. Поддерживайте давление ног на поток и прогиб, чтобы развороты были плавными.
 - g. Остановите небольшие развороты (90 градусов или меньше), возвращая тело в нейтральную позу.
 - h. Остановите большие развороты (180 и 360 градусов), используя принцип "старт-инерция-стоп".
 - (1) Запустите разворот с помощью позиции поворота для первой половины - трем четвертям поворота.
 - (2) Вернитесь в нейтраль (по инерция) когда желаемое направление попало в поле зрения.
 - (3) Сделайте "противоввод" повороту при необходимости для остановки на ориентир.
 - i. Для восстановления потерянного управления: высота, прогиб, ноги, расслабиться (нейтральная позиция), затем выбираем новый ориентир для удержания.
 - j. Остановите все маневры на 1500 метрах и поддержите стабильный прогиб, направление, давление ног на поток

на протяжении отмашки и открытия.

3. Вычисление времени свободного падения согласно высоте отделения на основе средней предельной скорости 54 м/с:

- a. десять секунд - первые 300 метров
- b. 5,5 каждые дополнительные 300 метров (округлите в меньшую сторону к пяти секундам для добавленного запаса прочности)
- c. пример: прыжок с 1500 м. с запланированной высотой открытия 900 метров —
 - (1) Десять секунд с 1500 до 1200 метров.
 - (2) Пять секунд с 1200 до 900 метров.
 - (3) Запланируйте в общей сложности 15 секунд свободного падения.

B. ПИЛОТИРОВАНИЕ

1. Управление задними свободными концами
 - a. Управляйте задними свободными концами с зачекованными клевантами для быстрого изменения направления после открытия.
 - (1) С зачекованными клевантами парашют имеет меньше поступательного движения для излишнего поворота.
 - (2) Задние свободные концы влияют больше, чем на заднюю четверть парашюта.
 - b. Использование свободных концов для управления в случае отказа на клеванте (обсуждение):
 - (1) Отпустите обе клеванты
 - (2) Вы должны сохранить достаточно силы, чтобы закончить все повороты задними СК до приземления и все еще быть в состоянии сделать подушку.
 - (3) Особенно на меньшем парашюте, Вы должны много раз практиковать подушку на СК выше 600 метров в обычном прыжке перед тем, как решиться приземлить купол с подушкой на СК (важно).
 - (4) План приземлиться или отцепить парашют в случае отказа на клеванте должен ясен прежде, чем Вы когда-либо будете сталкиваться с этой проблемой.
 - (5) Одна застрявшая клеванта с другой выпущенный может требовать отцепки; решите и действуйте до 750 метров.
 - c. Делайте все маневры на СК выше 600 метров и сфокусируйтесь на плане захода и трафике от 300 метров вниз, с помощью стандартной "коробочки".
 - d. Прежде, чем сделать любые повороты, посмотрите в направлении поворота, чтобы предотвратить столкновения.
2. С минимальной помощью приземлитесь в 50 м. до цели прежде, чем пройти дальше от Категории D.

SECTION 4—CATEGORY D ... ПРОДОЛЖЕНИЕ**С. ОБЗОР ОСОБЫХ СЛУЧАЕВ**

1. Обзор в тренировочной системе (изучите Section 5-1.E):
 - a. более быстрая способность к распознаванию и принятию решения - хороший купол или плохой (понижает высоту открытия),
 - (1) Обзор примеров проблем, не требующих отцепки и тренировка процедур.
 - (2) Рассмотрите преждевременное открытие.
 - (3) Обзор примеров проблем, требующих отцепки и тренировка процедур.
 - b. процедуры для тестирования сомнительного парашюта выше высоты отцепки
 - (1) Сделайте две попытки решить проблему клевантами или задними свободными концами, если высота позволяет.
 - (2) Парашют должен полететь прямо, поворачивать, и делать подушку надежно, чтобы быть в состоянии безопасно приземлиться .
 - (3) Решите - отцепить или посадить парашют до 750 метров и действуйте.
2. Процедуры приземления на здании: Обратитесь к процедурам в Разделе 5-1. F этого руководства.

D. СНАРЯЖЕНИЕ

1. Работа страхующего прибора (AAD)
 - a. Инструктор или риггер объясняют основы того, как управлять AAD.
 - b. Больше информации о AAD содержится в руководстве пользователя, которое должен прочитать каждый парашютист.
 - c. Обратитесь к Разделу 5-3. G для получения дополнительной информации о AAD.
2. Проверка сборки системы трёх колец:

Примечание: Разборка и обслуживание системы трёх колец приведены в Категории H.

- a. Каждое кольцо пропускает только еще одно кольцо.
- b. Белая сдерживающая петля проходит только через верхнее, самое маленькое кольцо.
- c. Белая сдерживающая петля проходит через конец корпуса троса.
- d. Тросик отцепки проходит через петлю.
- e. Сдерживающая петля неповреждена.
- f. Тросик отцепки не имеет зарубок, петель, и заусенцев (особенно на конце).

3. Проверка оборудования перед прыжком

Примечание: инструктор должен вести Вас во время полной проверки оборудования перед прыжком с помощью письменного контрольного списка.

- a. Перед каждым прыжком проверьте свое оборудование перед тем, как надеть его.
- b. С помощью другого парашютиста сделайте полную проверку оборудования на Вас перед погрузкой на борт
- c. Проверьте свое оборудование еще раз прежде, чем выйти из самолета.
 - (1) “проверка по три” (сам на себе)
 - (i) сборка трёх колец (и Транзита - RSL)
 - (ii) три места прикрепления подвесной системы - пряжки или карабины (для быстрой сборки, правильного направления и затяжки)

- (iii) три привода—активации основного, отцепки, запасного
- (2) проверка шпилек системы (другим парашютистом) сверху вниз
 - (i) шпилька запасного на месте (и страхующий прибор включен)
 - (ii) шпилька основного на месте
 - (iii) стреньга основного расположена правильно
 - (iv) привод открытия на месте
- (3) проверка личного снаряжения (“SHAGG”)
 - (i) Shoes - Обувь —зашнурована, нет крючков
 - (ii) Helmet - Шлем—по размеру и подогнан
 - (iii) Altimeter - Высотомер—установлен на ноль
 - (iv) Goggles - Очки—сидят плотно и чистые
 - (v) Gloves - Перчатки—лёгкие и надлежащего размера

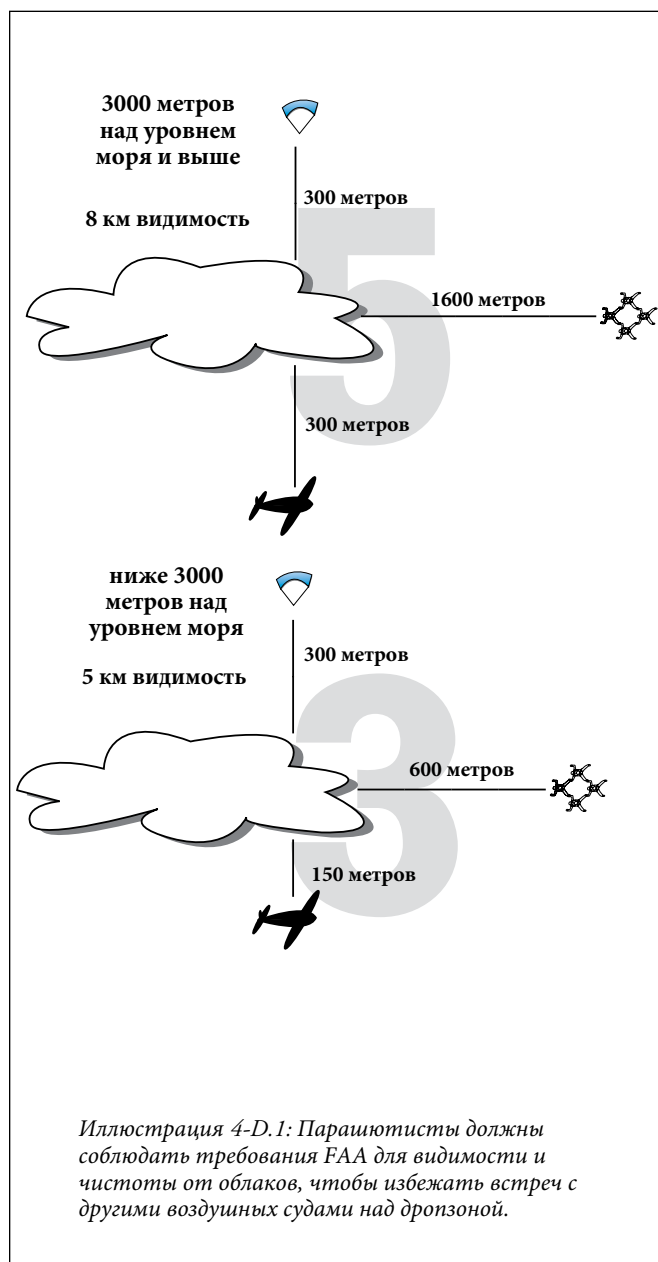


Иллюстрация 4-D.1: Парашютисты должны соблюдать требования FAA для видимости и чистоты от облаков, чтобы избежать встреч с другими воздушными судами над дронзоной.

SECTION 4—CATEGORY D ПРОДОЛЖЕНИЕ

4. Комбинезон или одежда
 - a. обеспечивает доступ к приводам—выпущенные рубашки, жакеты, толстовки заправлены, карманы на молниях закрыты
 - b. даёт защиту на приземлении
 - c. обеспечивает нужную скорость падения

E. ПРАВИЛА И РЕКОМЕНДАЦИИ

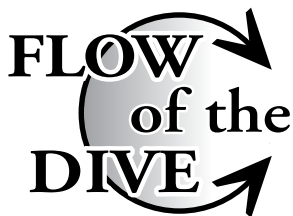
1. Требования для видимости и чистоты от облаков для скайдайверов (FAR 105.17)
 - a. Запомните требования для видимости и чистоты от облаков в FAR 105.17 (или смотрите Иллюстрацию 4-D.1).
 - b. FAA возлагает солидарную ответственность по чистоте от облаков и видимости на парашютиста и пилота.
2. USPA требует, чтобы все студенческие прыжки были закончены до заката (BSR).

F. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТА ВЫБРОСКИ (SPOTTING) И САМОЛЁТ

1. Планирование захода на приземление для условий дня (с подсказкой инструктора)
2. Обзор споттинга самолета и процедуры курса захода («споттинг» означает):

Примечание: рекомендуется, чтобы пилот объяснил процедуры споттинга в Категории E.

- a. определение лучшей точки открытия
 - (1) вычисления на основе прогнозов ветра
 - (2) наблюдение и обсуждение снижений предыдущих парашютистов
 - b. предполежный брифинг с пилотом для обсуждения правильного курса захода и точек отделения
 - c. ведение пилота на курсе захода
 - d. проверка перед прыжком, что область ниже свободна от облаков и других самолетов
3. Во время курса захода наблюдайте процедуры споттинга и продемонстрируйте методику взгляда вертикально вниз самолета.
 - a. Вид на горизонт вперёд самолёта.
 - b. Вид на горизонт поперёк самолёта.
 - c. Соединение двух перпендикулярных линий от горизонта отмечает точку строго вниз самолета.
 4. Вы должны высунуть голову полностью из самолета, чтобы видеть всё ниже (другие самолёты и облака).



ПЛАН ПРЫЖКА

CATEGORY D ПЛАНЫ ПРЫЖКА ФРИФОЛЛ

AFF План Прыжка #1: Развороты 90 градусов

- Наблюдайте споттинг от двери.
- Отделение в расслабленном прогибе (в захватах, как опция).
- Круг Контроля.
- Имитация(и) открытия (как опция).
- Высота, прогиб, ноги, расслабиться.
- Найдите ориентир на горизонте и определите позицию инструктора.
- Запросить команду на разворот (кивок головы).
- Получить ответ от инструктора (кивок головы).
- Начать разворот и остановится в 90 градусах.
- Высота, прогиб, ноги, расслабиться.
- Выполнить (каждый раз по команде инструктора) противоположный разворот на 90 до высоты 1600 метров; не начинайте развороты ниже 2000 метров.
- Высота, прогиб, ноги, расслабиться.
- Отмашка на 1600 метрах.
- Открытие до 1300 метров.

AFF План Прыжка #2: Развороты 180 и 360 гр.

- Наблюдайте споттинг от двери.
- Сбалансированное отделение Solo в расслабленном прогибе.
- Круг Контроля.
- Имитация(и) открытия (как опция).
- Высота, прогиб, ноги, расслабиться.
- Найдите ориентир на горизонте и определите позицию инструктора.
- Запросить команду на разворот (кивок головы).
- Получить ответ от инструктора (кивок головы).
- Начать разворот и остановится в 180 градусах.
- Высота, прогиб, ноги, расслабиться.
- Если высота позволяет, выполните разворот на 180 обратно на инструктора.
- Выполните (каждый раз с разрешения инструктора) чередование поворотов на 360 градусов до 1600 метров; не начинайте развороты ниже 2000 метров.
- Высота, прогиб, ноги, расслабиться.
- Отмашка на 1600 метрах.
- Открытие до 1300 метров.

IAD AND STATIC LINE:

90-, 180- AND 360-DEGREE TURNS

- Note:** Recommended are two 15-second delays, two 30-second delays, and then longer delays until the cumulative four 90-degree, two 180-degree and two 360-degree turns required have been accomplished.
- Observe spotting from the door.
 - Exit in a relaxed arch.
 - Awareness check (ground and altimeter).

- Practice pull (optional).
- Altitude, arch, legs, relax.
- Find a point on ground 45-degrees ahead and below.
- Start and stop a turn on a planned heading, 90 degrees (4)
180-degrees (2)
360-degrees(2)
- Between each turn: Altitude, arch, legs, relax.
- Repeat turns in alternating directions until 5,000 feet.
- Altitude, arch, legs, relax.
- Wave-off at 4,500 feet.
- Pull by 4,000 feet.

CATEGORY D ПЛАН ПИЛОТИРОВАНИЯ

- **План #1**
- Решите незначительные проблемы на открытии (закрутка, слайдер, крайние секции) с использованием задних свободных концов с зачеканными клевантами.
- Посмотреть направо, повернуть направо 90, используя задние СК.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Повторить налево.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Расчековать клеванты, проверить управляемость и лететь в зону ожидания
- Посмотреть направо, повернуть направо 90, используя задние СК.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Повторить налево.
- Посмотреть направо, повернуть направо 180, используя задние СК.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Повторить налево.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Тренировки подушки на задних СК.
- Возвратитесь к простому управлению клевантами на 600 метрах для приземления.

План #2

- Решите проблемы (закрутка, слайдер, крайние секции) с зачеканными клевантами.
- Посмотреть направо, повернуть направо 90, используя задние СК.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Повторить налево.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Расчековать клеванты, проверить управляемость и лететь в зону ожидания
- Посмотреть направо, повернуть направо 360, используя задние СК.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Повторить налево.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Тренировки подушки на задних СК.
- Возвратитесь к простому управлению клевантами на 600 метрах для приземления.

CATEGORY D ТЕСТ

Проверяется до проведения прыжков в следующей категории.

Ответы на тест приведены в Приложении В.

1. Для запланированного начала открытия на 900 метрах, приблизительно сколько времени парашютист среднего телосложения будет падать с высоты 1500 метров?
2. Каковы правильные действия при потере управления по курсу в свободном падении?
3. Что является лучшим способом избежать столкновения парашютистов при разворотах под куполом?
4. Каков самый быстрый и самый безопасный способ немедленно изменить направление полёта купола после открытия?
5. Как Вы управляли бы парашютом при отказе стропы управления?
6. Как Вы подготовились бы сажать парашют с помощью подушки на задних свободных концах?
7. Опишите свою процедуру для приземления на здание.
8. Каково назначение страхующего прибора (automatic activation device - AAD)?
9. Опишите "проверку по три".
10. Что "споттер" должен сделать для определения того, что находится непосредственно под самолетом во время курса захода?
11. Как далеко горизонтально парашютисты должны быть от какого-либо облака?
 - a. ниже 3000 метров над уровнем моря?
 - b. 3000 метров над уровнем моря или выше?
12. Каковы минимальные требования видимости?
 - a. ниже 3000 метров над уровнем моря?
 - b. 3000 метров над уровнем моря или выше?
13. Кто ответственен за соблюдение парашютистами требований по чистоте от облачности?
14. Согласно BSR, когда, самое позднее по дню, студент может прыгнуть?
15. Опишите метод для определения точки прямо ниже самолета во время курса захода.
16. Что парашютист должен искать ниже прежде, чем выйти из самолета?

Обучение Определению места выброски (Spotting) за один раз

Прежде, чем заработать для USPA лицензию, Вы, как ожидают, изучите расчёт выброски в обычных условиях. «Споттинг» просто означает выбирать точку открытия и вести пилота к правильной позиции над землёй для отделения. Вы можете вычислить место выброски на основе отчета о ветрах наверху. Служба обеспечения полетов FAA предоставляет эти отчеты, которые Вы можете получить от пилота.

Когда Вы находитесь в двери перед отделением, споттинг начинается с точного определения того, что находится прямо внизу и как самолет движется вдоль земли. Обучение хорошего "споттера" никогда не заканчивается.

Вот некоторые советы для новичков:

- 1. Хорошо знайте ДЗ** и окружающие территории, включая правильные точки отделения и открытия для условий дня. Инструктор USPA просто сначала расскажет Вам и затем покажет Вам, как построить заход для себя позже.
- 2. Выгляните из самолета**, что очевидно будет лучше сделать с открытой дверью и Вашей головой полностью снаружи. Маленькие самолеты дают больше возможностей практики споттинга. В большем самолете инструктор на некоторое подведёт Вас к двери. Во-первых, разместитесь для удобного наблюдения. Высуньте голову полностью в воздушный поток.

- 3. Определите ДЗ**, точку начала изготовления и точку отделения, находясь в открытой двери самолёта. Укажите на них своему инструктору или Coach`у.
- 4. Смотрите прямо вниз**, используя ориентиры на горизонте. Избегайте использования самолета как ориентира. На курсе захода самолёт часто поднимает, подбрасывает, он может скользить, лететь боком.
- 5. Определите след самолета.** Как только Вы можете идентифицировать две точки прямо ниже самолета на курсе захода, Вы знаете фактический путь самолета над землёй. Если Вы видите, что путь самолёта слишком далеко влево или вправо, предложите исправление тому, кто контролирует Ваш прыжок, и он передаст Ваши исправления пилоту.
- 6. Дайте достаточно времени (расстояния)** для своей изготовления к прыжку на отделении, чтобы разделить Вас с другими парашютистами. Узнайте, когда начинать готовиться.

Скоро Вы будете давать команды о направлении для пилота (под контролем). Через некоторое время Инструктор USPA или Coach уже не будут вмешиваться, если Ваш споттинг не будет казаться небезопасным.

Ваше обучение споттингу потребует нескольких прыжков, и персонал регистрирует Ваш успех. Практикуйте споттинг так часто, как можете во время своего студенчества, чтобы чувствовать себя уверенно позже, когда Вы будете прыгать самостоятельно.

CATEGORY E—ВСТУПЛЕНИЕ

Это - последняя категория, различающая студентов различных дисциплин. Как только Вы продемонстрируете способность восстановить стабильность и управление после инициирования маневра дезориентации в течение пяти секунд, Инструктор USPA в Вашей дисциплине может допустить Вас для прыжков без контроля инструктора в свободном падении. С этой точки зрения Инструктор USPA может также выполнять с Вами отделения в захватах также.

После Категории E Инструктор USPA удостоверяется, что Вы правильно обучаетесь и контролируете дальше на каждом прыжке.

В Категории E Вы практикуете неуравновешенные (поперёк двери) отделения и аэробику для увеличения степени уверенности, осведомленности и управления в свободном падении. Вы должны к настоящему времени прыгать с самой большой высоты, доступной на Вашей дрозоне.

Под парашютом Вы будете практиковаться в более мягких приземлениях путем поиска “идеального момента” выполнения подушки— движения, обеспечивающие лучшую подъёмную силу для парашютиста под куполом. Цель состоит в том, чтобы сделать подушку так, чтобы купол максимально долго летел плоско вдоль земли, пока Вы её не коснётесь. Инструктор USPA также напомним Вам об ответственности (и ответственности каждого парашютиста) наблюдать и избегать других парашютистов.

К концу Категории D, Вы должны были быть в состоянии приземлиться в 50 метрах от цели с минимальной помощью. В Категории E Вам необходимо сделать это самостоятельно.

Анализ особых случаев включает детальное обсуждение предотвращения преждевременных открытий в свободном падении и более подробно процедуры для двух открытых парашютов.

Риггер или инструктор покажут Вам открытую парашютную систему для идентификации ее ключевых компонентов, наряду с правилами FAA’s для укладки парашютов. Контролируемая укладка начинается в Категории F.

Вы обсудите вес, баланс, воздушную скорость, процедуры курса захода и особые случаи в самолете, обычно с пилотом самолёта. Пилот самолёта или Инструктор USPA также показывают Вам, как прочитать отчет по ветрам на высотах. По этой информации Вы будете учиться вычислять лучшую точку открытия над землёй.

В Категориях E - H Вы, как ожидают, выберете и подготовите свое оборудование к прыжку (с наблюдением Инструктора USPA), включая выполнение всех рекомендуемых проверок прыжком. Вы также учитесь споттингу, размещению в самолете и соблюдать достаточно расстояния между парашютистами, выходящими перед Вами. Вы должны знать ветры у земли и запланировать соответствующий заход на приземление.

Чтобы быть допущенными Инструктором USPA к студенческому самоконтролю, Вы, должны получили следующие навыки и знания:

1. Продемонстрировать способность вернуть стабильность и управление в свободном падении в течение пяти секунд после инициирования маневра дезориентации.
2. Продемонстрировать достаточные для приземления безопасно во всех ожидаемых условиях навыки управления парашютом.
3. Показать знания, требуемые, чтобы выбрать и осмотреть систему перед использованием.
4. Показанное знание споттинга, необходимого для разумного суждения о предложенных точках отделения.
5. Показанное знание и нормальных и чрезвычайных процедур в самолете для всех типов самолетов, широко использующихся для скайдайвинга.

ВСЕ СТУДЕНТЫ

- три прыжка

**РЕКОМЕНДОВАННАЯ
МИНИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ОТКРЫТИЯ**

- 1300 метров

category e

категория в целом



ОТДЕЛЕНИЕ И ФРИФОЛЛ

- накопительно два успешных манёвра дезориентации, после которых в течение пяти секунд восстановлены стабильность и контроль высоты

Примечание: Как только это требование удовлетворяется и Вы получили подтверждение Инструктора USPA в Вашей учебной дисциплине, Ваше обучение может контролироваться также Coach'ем USPA. Вы можете быть на самоконтроле в свободном падении, но остаться под контролем Инструктора USPA. Держатель инструкторского рейтинга USPA должен сопровождать Вас в самолете для проверки правильности споттинга, чистоты от облаков и других самолетов, разделения отделения и позиции в очереди на отделение.

- накопительно одна управляемая бочка, одно заднее сальто и одно переднее сальто
- один самостоятельный фрифолл

ПИЛОТИРОВАНИЕ

- приземление в 50 метрах от цели Solo

ОБОРУДОВАНИЕ

- полный осмотр распущенного парашюта
- применение RSL (Транзит)

ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТА ВЫБРОСКИ

- правильное вычисление точки открытия при простых условиях по ветру
- активное участие в споттинге на курсе захода

ПИСЬМЕННЫЙ ТЕСТ

- обзор BSRs по ограничениям ветра для студентов, SIM Section 2-1.G
- прочитать BSR по кислородным требованиям для прыжков свыше 4500 метров над уровнем моря, SIM Section 2-1.M; также FAR 91.211.A.3
- прочитать и обсудить требования USPA по случаям открытия двух куполов в SIM Section 5-1.E
- прочитать и обсудить требования USPA работе RSL Транзит в SIM Section 5-3.F
- прочитать и обсудить требования USPA по высотомерам в SIM Section 5-3.J
- прочитать и понять параграфы из FAA Part 91, приведённые в SIM Section 9-1
- прочитать и обсудить с риггером FAA FAR 105.43.a и .b (SIM Section 9-1) по требованиям к укладке и контролю за ней.

SECTION 4—

CATEGORY E: ЦЕЛИ ОБУЧЕНИЯ И КРИТЕРИИ ВЫПОЛНЕНИЯ

- отделение вбок (неуравновешенное)
- восстановление стабильности и контроля
- аэробатика во фрифолле
- свалы купола
- "идеальная точка" подушки парашюта
- два купола открыты (обзор)
- приземления при сильных ветрах
- reserve static line RSL (Транзит)
- обзор распушенной системы
- укладка и контроль за ней
- ограничения по ветру для студентов
- брифинг по самолёту
- особые случаи в самолёте
- выбор точки открытия

A. ОТДЕЛЕНИЕ И СВОБОДНОЕ ПАДЕНИЕ

1. Стабильной отделение вбок (неуравновешенное)—
 - a. Позиция для удобного старта.
 - b. Подставьте переднюю часть бедер к потоку.
 - c. Отделение в нейтральном положении с немного вытянутыми ногами (для стабильности).
 - d. Поддержите свой прогиб, когда поток изменяется от горизонтального к вертикальному после отделения.
2. Восстановление после отделения и нестабильности в свободном падении —
 - a. Высота, прогиб, ноги, расслабиться (обзор).
 - b. Падая стабильно спиной к земле, прогнитесь, одновременно сложите одну руку и посмотрите через то же плечо на землю, чтобы развернуться животом к земле (половина бочки).
3. Бочки, задние и передние сальто (инструктор покажет предпочтительную технику)
 - a. Попробуйте сначала бочки, потому что в них есть встроенный компонент восстановления со спины на живот к земле.
 - b. Любые два маневра дезориентации (тот же самый может использоваться дважды) с восстановлением позиции, контроля направления и высоты в течение пяти секунд квалифицируют Вас к прыжкам с самоконтролем в свободном падении.
4. Бочки, сальто и другие маневры (фрифлай) приводят к увеличению скорости падения и её неравномерности, поэтому проверяйте высоту часто.
5. Визуальные высотомеры, особенно с креплением на груди, могут быть ненадежными во время перевернутых положений (см. SIM Section 5-3.J.4).

B. ПИЛОТИРОВАНИЕ

1. Типы свалов
 - a. Аэродинамический свал - стабильный, установившийся свал или снижение, с уменьшенным пролётом и увеличенным темпом спуска.
 - (1) похож на работу на точность классических куполов
 - (2) может не быть достижим на более новых, скоростных куполах, которые часто летят более плоско почти до полного свала
 - b. Динамический свал происходит в конце подушки, когда человек начинает качаться назад под куполом, а купол начинает отклоняться вперед.

- (1) ассоциируется с резким погружением
- (2) может сигнализировать о полном свале
- c. Полный свал происходит, когда задний край (хвост) опущен ниже передней кромки (носа), и парашют начинает лететь назад.
 - (1) парашют складывается
 - (2) может привести к закрутке на меньших, очень загруженных крыльях, когда подушка делалась на клевантах (подушка на задних СК может быть более управляемой),
 - (3) может противоречить рекомендациям производителя
 - (4) может привести к запутыванию с парашютистом, если произошёл слишком резко
 - (5) может привести к травме, если сделан слишком низко
2. Плавно отпустите клеванты после любого свала, чтобы избежать просадки и частичного складывания купола.
3. Правильная техника выполнения подушки:
 - a. Держите вместе ноги и колени для поддержания направления во время посадочного выравнивания, не ловим землю ногой (уровень подвесной системы).
 - b. Руки с клевантами впереди, чтобы обеспечить визуальную обратную связь для регулирования уровня.
4. Нахождение лучшего момента "подушки" ("идеальная точка") для парашюта, на котором прыгаете (девять подушек практики):

Примечание: Закончите все маневры выше 300 метров.

- a. Из полного режима затяните к середине хода клевант.
 - (1) приблизительно нижняя часть грудной клетки
 - (2) при среднем темпе движения рук
- b. Чувствуйте силу и продолжительность подъёма перед свалом.
- c. Мягко возвратитесь к полному режиму в течение, по крайней мере, десяти секунд.
- d. Повторите на ту же глубину.
 - (1) один раз при более быстром темпе
 - (2) один раз при более медленном темпе
- e. Сравните силу и продолжительность подъёма перед свалом.

SECTION 4—CATEGORY E ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

- f. Затяните на трех различных скоростях к более низкой точке движения клевант, приблизительно на бедрах.
 - g. Затяните на трех различных скоростях к более высокой точке движения клевант, приблизительно на плечах.
 - h. Сравните подушки для определения скорости и глубины движений, дающих максимальную силу и продолжительность подъема для данного парашюта.
5. Лучшая высота подушки над землей
- a. Используйте лучшую процедуру подушки (обнаруженную во время девяти подушек практики) для приземления, начиная с одной высоты тела над землей.
 - b. Затяните для минимального снижения (до плоского полёта) и держите эту позицию клевант, когда скольжение начнет сглаживаться.
 - c. Продолжите плавно зажимать клеванты для поддержания пологого планирования.
 - d. Если парашют начинает останавливаться и теряет метр-два (или больше), начните подушку намного ниже на следующем прыжке.
 - e. Если Вы не достигаете действительно плоского скольжения перед приземлением, начинайте подушку немного выше на следующем прыжке.
6. Анализ процедур предотвращения трафика:
- a. Наблюдайте за трафиком, особенно во время входа в "коробочку".
 - b. Самая опасная точка коробочки - когда два парашютиста на противоположных базовых отрезках заходят к развороту на финальный отрезок.
 - c. Более низкий парашют имеет право преимущества, но нельзя "подрезать" другого ради получения этого права.
 - d. Требуется два человека для столкновения, но только один - для его предотвращения.

C. ОБЗОР ОСОБЫХ СЛУЧАЕВ

1. Превентивные меры для случаев двух открытых парашютов
 - a. Откройте основной парашют на правильной высоте для предотвращения активации AAD.
 - b. Начните действия в особых случаях достаточно высоко, чтобы отцепиться безопасно и избежать активации AAD.
 - c. Обслуживайте и правильно пользуйтесь "мягкими медузами", особенно коллапсируемыми.
 - d. Защитите свое оборудование перед отделением для предотвращения выбивания шпилек и приводов.
 - e. Некоторые AAD, особенно в студенческом режиме, будут активироваться под полностью открытым парашютом, когда купол управляется слишком агрессивно на более низких высотах.
2. Рассмотрите подробно процедуры для двух парашютов, как они предлагаются опытным парашютистам в Секции 5-1 SIM.
3. Процедуры для приземлений в сильный ветер
 - a. Перед приземлением разъедините RSL для случая, если отцепка необходима для предотвращения протаскивания за куполом.
 - b. Выберите точку в стороне или далеко по ветру от любого препятствия, которое может генерировать турбулентность.

- c. Приземлитесь с помощью позы переката PLF и втяните одну клеванту как можно быстрее до складывания парашюта.
- d. После приземления отцепитесь, если необходимо.

D. ОБОРУДОВАНИЕ

1. Обратитесь к вставке в Категории E "Осмотр распущенного парашюта" для подготовки к урокам укладки.
2. Типичные характеристики эллиптических парашютов, по сравнению с прямоугольными парашютами того же размера и материала:
 - a. более плоское скольжение для той же воздушной скорости
 - b. более быстрые развороты

ОСМОТР РАСПУЩЕННОГО ПАРАШЮТА

Риггер или инструктор показывают Вам парашютную систему, когда она не уложена. Вы изучите общие точки износа парашюта и требования по техобслуживанию во время Категории G. Сборка и обслуживание системы трёх колец показаны в Категории H.

1. Укладка является функцией идентификации и сборки парашюта.
2. Идентификация:
 - a. вытяжной, стреньга, коллапсирующая система
 - b. камера основного или другое устройство
 - c. подсоединение вытяжного "медузы"
 - d. верхнее полотнище и обсуждение характеристик F-111 (0-3 cfm) и ткани zero-P
 - e. укладочные полоски-метки
 - f. нижнее полотнище
 - g. передняя кромка (нос)
 - h. задняя кромка (хвост)
 - i. центр хвоста (лэйбл или метка)
 - j. стабилизаторы (уши)
 - k. метка или эмблема производителя (для идентификации крайней секции)
 - l. ограничители слайдера (таблетки)
 - m. силовые и не силовые швы
 - n. нервюры
 - o. A, B, C, D- ряды строп и стропы управления
 - p. соединения каскадом строп, включая стропы управления
 - q. слайдер и люверсы на нём
 - r. соединительные узлы и их чехлы
 - s. свободные концы и клеванты
3. Анализ и обсуждение (желательно с риггером FAA) FAR Part 105.43.a и b (Section 9-1 SIM).
 - a. кто может укладывать основной парашют
 - b. как часто его нужно переукладывать
 - c. контроль риггером укладчиков без рейтингов

SECTION 4—CATEGORY E ... ПРОДОЛЖЕНИЕ**БРИФИНГ ПО САМОЛЁТУ**

Следующий брифинг для Категории E показывает взаимодействие между парашютистами, самолетом и пилотами:

1. Для полета необходима достаточная воздушная скорость (если ниже - свал в штопор).
2. Вес
 - a. Пределы массы воздушного судна определяются в руководстве владельца самолета и другой документации и, согласно закону, не могут быть превышены.
 - b. Вес включает в себя:
 - (1) топливо
 - (2) пассажиры
 - (3) оборудование парашютистов
 - (4) другое (сиденья, кислородная система и т.д.)
 - c. Вес должен быть вычислен для каждой загрузки.
3. Распределение массы (центр тяжести)
 - a. Загрузка в самолете должна быть распределена в пределах центра тяжести.
 - b. Пределы издаются в руководстве владельца и другой документации.
 - c. Пилот должен вычислить и контролировать распределение массы для каждого полета.
 - d. Парашютисты, перемещающиеся в самолете, могут вывести загрузку за пределы.
 - (1) В самолете с дверью сзади некоторые парашютисты должны остаться впереди, когда группы собираются около двери.
 - (2) Большие группы, планирующие выходить вместе, должны сообщить пилоту.
4. Привязные ремни—
 - a. предотвратят травмы в чрезвычайной ситуации
 - b. поддерживают загрузку в пределах центра тяжести
5. Парашютисты вне самолета —
 - a. могут блокировать поток воздуха к поверхностям управления
 - b. добавляют сопротивление, поэтому тяжелее поддерживать необходимую воздушную скорость
 - c. Когда флоттеры (парашютисты вне самолета) отделились, другие должны выйти быстро для сокращения эффекта сопротивления.
6. Примените понятие веса, баланса и сопротивления к самолету на DZ.
7. Особые случаи в самолёте
8. Обсуждение разделов FAR 91, приведённого в этом руководстве (Раздел 9-1).

- c. больше теряет высоты при развороте
 - d. может продолжать пикирование после прекращения вводного импульса, вызвавшего поворот
 - e. более медленное, менее предсказуемое открытие (некоторые модели)
 - f. короче диапазон клевант (некоторые модели)
 - g. более быстрый, более резкий свал (некоторые модели)
3. Скорость сваливания любого крыла увеличивается с более высокой нагрузкой на крыло.
 - a. больше переносимый вес
 - b. внезапные маневры, такие как резкая подушка после пикирования
 - c. Использование и ограничения Транзита (Section 5-3).

Е. ПРАВИЛА И РЕКОМЕНДАЦИИ

1. Ветры
 - a. Для студентов ограничение 7 м/с (5 м/с для круглых запасных).
 - b. Консультант по Безопасности и Обучению USPA может зарегистрировать корректировку для прыжков студентов при более высоких ветрах (см. Раздел 2-2 BSR).
 - c. Лицензированные парашютисты должны рассудить здраво.
2. FAA издает правила для периодического контроля и переукладки основной и резервной системы парашюта в FAR 105.43.a и b (Раздел 9-1 этого руководства).

Е. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТА ВЫБРОСКИ И САМОЛЁТ.

1. Посетите брифинг самолета (вставка).
2. Споттинг (пилот или инструктор)
 - a. как читать отчёт по ветрам на высотах
 - b. действительное и магнитное направление
 - c. процедуры на курсе выброски

ВЫ ПРИСОЕДИНИЛИСЬ К USPA?

United States Parachute Association
представляет и работает на
парашютистов как **Вы**.

USPA поддерживает признанные FAA
скайдайвинг подготовку, лицензии и
рейтинговые программы, санкционирует
соревнования и многое другое.

Как участник USPA, Вы получаете
персональную ответственность третьего
лица и страховку от повреждения
собственности при скайдайвинге.

Поддержание прочной ассоциации
парашютистов требует Вашего участия.
Присоединитесь на своей локальной ДЗ,
либо онлайн на www.uspa.org,
либо звоните (540) 604-9740.

SECTION 4—CATEGORY E ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

- d. корректировка споттинга
 - (1) ручная (сигналы руками, похлопывания по плечу)
 - (2) электронная (споттинг кнопки или лампы)
 - (3) словестная
- 3. Эффект ветров во время снижения парашюта
 - a. Парашют спускается приблизительно 300 метров в минуту.
 - b. Разделите высоту открытия на 300 метров для определения времени снижения, например, 1000 метров = три минуты снижения.
 - c. Оцените в милях в минуту расстояния сноса во время снижения, как в Таблице 4-Е.1:

Метры/ Секунда	Метры/ Минута	Снос с 1000 метров
27	1600	пипец далеко
13	800	2400 метров
9	550	1650 метров
7	400	1200 метров
4,5	300	900 метров
2	100	300 метров

Таблица 4-Е.1. Метры в секунду - метры в минуту умножают на три минуты (приблизительно 300 метров футов снижения в минуту) для оценки сноса под парашютом.

- 4. Вычислите снос под парашютом с 1000 метров, на основе среднего по известным ветрам на высотах и вертикальной скорости спуска 300 метров в минуту для выбора правильной точки открытия— пример (Таблица 4-Е.2):

ВЕТРЫ (прогноз и наблюдаемый)		
Высота	Направление	Скорость
1000 м	280	9 м/с
У земли	260	4,5 м/с
Среднее	270	7 м/с

Используйте таблицу 4-Е.1 выше для оценки сноса парашюта во время трехминутного снижения на ветрах, составляющих в среднем 7 м/с.

DRIFT			
Открытие	Время	Расстояние	Направление
1000...	3 мин. (x400 м.)	... 1200 м	с 270 гр.

Table 4-Е.2: Average the wind direction and velocity to estimate drift after opening at 3,000 feet above the ground.

- a. время снижения парашюта 1000 метров (по 300 метров в минуту): три минуты
- b. общий (неконтролируемый) снос по 400 метров в минуту: 1200 метров
- c. идеальная вводная открытия: 1200 метров на запад

Альтернативный метод для вычисления свободного падения и сноса парашюта

ПРИМЕР ДЛЯ ВЫЧИСЛЕНИЯ СНОСА В СВОБОДНОМ ПАДЕНИИ

Высоты	Направления	Скорости (м/с)
1000 метров	250	7 м/с
2000 метров	260	8 м/с
3000 метров	270	9 м/с
4000 метров	290	11 м/с
Среднее	270	8,75 м/с

Для упрощения процесса преобразуйте mph в метры в минуту

*Принимаем одну минуту свободного падения 8,75 м/с умножено на 60 равняется 525ти метрам Снос в свободном падении равен 525 метров с 270 градусов.

ПРИМЕР ДЛЯ ВЫЧИСЛЕНИЯ СНОСА ПАРАШЮТА

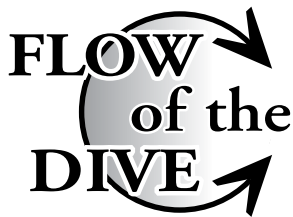
Высоты	Направления	Скорости (м/с)
У земли	180	5,5 м/с
1000 метров	200	8 м/с
Среднее	190	6,75 м/с

*Принимаем одну минуту под куполом 6,75 м/с умножено на 60 равняется 400 метрам

Затем умножьте на 400 метров количество минут под парашютом. Для упрощения процесса для студента принимают четырехминутный полет под куполом.

Снос парашюта равен 400 метрам, умноженным на четыре минуты, т.е. 1600 метров со 190 градусов.

- 5. Наблюдайте и спросите парашютистов предыдущего взлёта об условиях ветра и месте.
- 6. Процедуры парашютиста во время курса захода
 - a. Пилот определяет, когда можно открыть дверь.
 - b. Посмотрите вниз на предмет —
 - (1) проверки облачности
 - (2) проверки авиатрафика
 - (3) проверки правильности курса выброски
 - c. Когда пилот дает ОК, чтобы прыгнуть, проверьте, что самолет находится на желаемом расстоянии от дрозона, и начните процедуры выхода.
- 7. Обязательно установите способы коммуникации для поправок споттинга с пилотом до полета.



ПЛАН ПРЫЖКА

CATEGORY E ПЛАНЫ ПРЫЖКА ФРИФОЛЛ

План Прыжка #1: Бочка и Восстановление

- Помощь со споттингом.
- Автономное отделение.
- Высота, прогиб, ноги, расслабиться.
- Бочка.
- Высота, прогиб, ноги, расслабиться.
- Бочка (или другой дезориентирующий маневр).
- Высота, прогиб, ноги, расслабиться.
- Продолжать аэробатику до 1850 метров.
- Высота, прогиб, ноги, расслабиться - между каждым дезориентирующим маневром.
- Отмашка на 1500 метрах.
- Открытие до 1200 метров.

План Прыжка #2: Переднее и Заднее Сальто

- Помощь со споттингом.
- Тип отделение на выбор.
- Высота, прогиб, ноги, расслабиться.
- Выполнять требуемую аэробатику до 1850 метров.
- Проверка высоты после каждого маневра.
- Отмашка на 1500 метрах.
- Открытие до 1200 метров.

CATEGORY E ПЛАН ПИЛОТИРОВАНИЯ

- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Затянуть клеванты к груди со средней скоростью и держать.
- Вернуться к полному режиму в течение 10 секунд.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Затянуть клеванты к груди быстрее и держать.
- Вернуться к полному режиму в течение 10 секунд.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Затянуть клеванты к груди медленнее и держать.
- Вернуться к полному режиму в течение 10 секунд.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Затянуть клеванты к бедрам со средней скоростью и держать.
- Вернуться к полному режиму в течение 10 секунд.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Затянуть клеванты к бедрам быстрее и держать.
- Вернуться к полному режиму в течение 10 секунд.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Затянуть клеванты к бедрам медленнее и держать.
- Вернуться к полному режиму в течение 10 секунд.
- Проверить высоту, позицию и трафик.

- Затянуть клеванты к плечам со средней скоростью и держать.
- Вернуться к полному режиму в течение 10 секунд.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Затянуть клеванты к плечам быстрее и держать.
- Вернуться к полному режиму в течение 10 секунд.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Затянуть клеванты к плечам медленнее и держать.
- Вернуться к полному режиму в течение 10 секунд.
- Оцените самую эффективную подушку согласно самому сильному подъёму (“идеальная подушка”).
- Иницируйте лучшую подушку на уровне головы над землей.
- Продолжите подушку для поддержания пологого планирования до приземления.
- Оцените высоту подушки согласно результатам приземления.

CATEGORY E ОБОРУДОВАНИЕ

- Осмотр распущенного парашюта

CATEGORY E СПОТТИНГ И САМОЛЁТ

- Брифинг по самолёту

CATEGORY E ЗАМЕТКИ ДЛЯ ИНСТРУКТОРА

- Каждый студент должен освоить процедуры оборудования, споттинга и процедуры в самолете прежде, чем перейти к Категории F.
- Когда возможно, риггер FAA должен провести обзор распущенной системы и анализ FAR по укладке.
- Когда возможно, пилот прыжка должен провести брифинг по самолету и обзор подходящих разделов FAR 91.

CATEGORY E TEST

Проверяется до проведения прыжков в следующей категории.

Ответы на тест приведены в Приложении В.

1. Что происходит со скоростью падения парашютиста при выполнении бочек, сальто или других дезориентирующих маневров?
2. Что происходит с визуальным высотомером, когда это находится в затенении от парашютиста?
3. Как лучше восстановить купол после свала к полному режиму?
4. Опишите аэродинамический свал, в отношении к прямоугольному парашюту.
5. Когда происходит динамический свал?
6. Что происходит после динамического свала, если хвост купола держать ниже, чем нос?
7. Каков лучший способ определения оптимальной скорости и глубины подушки на приземлении?
8. Опишите свою процедуру для приземления во время сильных ветров.
9. Сколько строп в ряду А на девятисекционном куполе?
10. К какой части купола крепятся стропы управления?
11. Какие стропы проходят через задние люверсы слайдера?
12. Где крепится к куполу стреньга вытяжного парашюта?
13. Кто может укладывать основной парашют?
14. Как часто основной и запасной парашюты должны переукладываться?
15. Кто находится в команде самолета?
16. Назовите две цели использования привязных ремней самолёта.
17. Кто ответственен, что самолет находится в состоянии, пригодном для безопасного полета?
18. Выше какой высоты над уровнем моря пилот негерметичного самолета должен вдыхать дополнительный кислород?
19. Выше какой высоты над уровнем моря все пассажиры негерметичного самолета должны вдыхать дополнительный кислород?
20. Что парашютисты должны сделать для сохранения равновесия во время процедур отделения в самолете с дверью отделения около хвоста?
21. Какова самая большая опасность при пилотировании парашютистом по "коробочке"?
22. Каков лучший способ избежать столкновения под куполом?
23. Как работает RSL (Транзит)?
24. Что произошло бы, если бы отошёл один свободный конец с прикрепленным RSL?
25. Что нужно делать, чтобы свободные концы не повреждались?
26. Назовите один способ предотвратить открытие двух куполов одновременно.
27. Каковы правильные действия для следующих сценариях «двух парашютов»?
 - a. Биплан
 - b. Веер
 - c. Колокол

Категории F-H: Навыки Группового Скайдайвинга

Скайдайвинг является спортом индивидуалистов, которым нравится делать прыжки вместе. В первой части Студенческой Программы USPA, Категории A-E, Вы сосредоточились на навыках выживания в автономном свободном падении - управление телом, открытие на правильной высоте, приземление на свободной площадке, использование оборудования.

Оставшиеся три категории (F-H) готовят Вас к более продвинутому управлению свободным падением. Что еще более важно, Вы готовитесь к скайдайвингу в группах — в свободном падении и под парашютом.

Ваше обучение продолжается в полете под куполом, оборудовании и навыках в самолете, важных для безопасности. Скоро Вы получите Категорию A USPA и станете независимыми от непосредственного контроля. Также будет представлен подробный анализ действий в особых случаях, представленных в курсе первого прыжка.

С прямой помощью компетентных штатных сотрудников, таких как Coach USPA и Инструктор USPA, Вы будете продолжать обучение и достигать успеха во время всех остающихся студенческих прыжков, пока Вы не получаете свою USPA лицензию.

Темы свободного падения Категорий F - H обращаются к технике и навыкам полёта в группах. При контроле Инструктора USPA Coach USPA может обучить Вас навыкам свободного падения в этих последних трех категориях и сопровождать Вас в свободном падении.

После завершения всего обучения и прыжков в конце Категории H, Вы можете сделать контрольный прыжок на получение A-лицензии USPA с Инструктором USPA.

CATEGORY F—ВСТУПЛЕНИЕ

Разбежка по горизонту является основным элементом скайдайвинга в группе, позволяющим парашютистам получить достаточное разделение в свободном падении для безопасного открытия. Именно этому важному умению - разбежке по горизонту в свободном падении полностью посвящено обучение в этой категории.

Для начала, в самостоятельном свободном падении, Вы практикуете основы Дельта-позиции, первого шага к плоской разбежке по горизонту. Тренер USPA оценит и усовершенствует Ваши навыки разбежки по горизонту как часть прыжков в Категориях G и H. Разбежка по горизонту является также частью контрольного прыжка на получение А-лицензии с Инструктором USPA.

Управление парашютом медленно и выполняя плоские развороты, сохраняющие высоту, является важным умением, которое может помочь Вам при трудном заходе на приземление на ограниченную площадку.

Вы узнаете больше, о процедурах независимого покидания самолёта в экстренных ситуациях. Анализ особых случаев включает распознавание ЛЭП, предотвращение и приземления на провода. Во время этой категории подготовленные студенты AFF должны сделать прыжки с 1700 метров и с 1100 метров, как требуется для лицензии.

К настоящему времени Вы готовы изучить, как укладывать парашют и должны начать работать с инструктором по укладке.

Персонал продолжает выстраивать Ваше понимание процедур в самолете на курсе захода с акцентом на разделение между группами, выходящими в одном заходе. Вы также изучаете конкретные процедуры по координированию с пилотом или инструктором-парашютистом в случае чрезвычайных ситуаций в самолете.

ВСЕ СТУДЕНТЫ

- два прыжка на разбежку

ПОДГОТОВЛЕННЫЕ AFF СТУДЕНТЫ

- два прыжка с пониженной высоты

**РЕКОМЕНДОВАННАЯ МИНИМАЛЬНАЯ
ВЫСОТА ОТКРЫТИЯ ДЛЯ ПРЫЖКОВ
НА РАЗБЕЖКУ**

- 1300 метров

category f

категория в целом



ОТДЕЛЕНИЕ И ФРИФОЛЛ

- накопительно три последовательности разбежки: разбежка 5 секунд в пределах 30ти градусов от планируемого направления, разворот на 180 и разбежка 5 секунд в обратном направлении
- два прыжка с пониженной высоты 1700 и 1100 метров

ПИЛОТИРОВАНИЕ

- накопительно четыре разворота на 180 в полёте с полным торможением клевантами
- заход и приземление в режиме торможения на парашюте, допускающем такое приземление безопасно
- накопительно два самостоятельных приземления в 25ти метрах от цели(прыжки предыдущих категорий тоже засчитываются)

ОБОРУДОВАНИЕ

- одна полная укладка с подсказкой
- выполнить предпрыжковую проверку снаряжения другого парашютиста, полностью экипированного перед прыжком

ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТА ВЫБРОСКИ

- споттинг в самолете, включая все процедуры, с минимальной помощью

ПИСЬМЕННЫЙ ТЕСТ

- изучить USPA Basic Safety Requirements для держателей Лицензии A(SIM Sections 2-1.B; G.2; H.2; I.1.a, I.2, и I.3; L.5; и M)
- изучить требования и привилегии для держателей A-лицензии (Раздел 3-1 SIM)
- изучить рекомендации USPA по восстановительной подготовке после перерыва (SIM Section 5-2)
- изучите Раздел 5-1. F SIM по процедурам приземления на линии электропередачи
- изучите рекомендации USPA по разделению групп во время курса выброски (SIM Section 5-7)
- прочитайте руководства пользователя для основных и запасных парашютов, подвесной системы и ранца относительно прыжков в этой категории

SECTION 4

CATEGORY F: ЦЕЛИ ОБУЧЕНИЯ И КРИТЕРИИ ВЫПОЛНЕНИЯ

- знакомство с разбежкой по горизонту
- два прыжка с пониженной высоты (подготовленные AFF студенты)
- развороты, заходы и приземления на торможении
- увеличение расстояния пролёта под куполом
- обзор приземлений на провода
- укладка с подсказкой
- проверка оборудования другого лица
- правила после периода неактивности
- ветры по высотам и точка отделения
- разделение групп во время отделения

A. ОТДЕЛЕНИЕ И СВОБОДНОЕ ПАДЕНИЕ

1. Начало разбежки
 - a. Сначала найдите точку на горизонте.
 - b. Плавно и полностью вытяните обе ноги для инициирования движения вперед.
 - c. Управление в Дельта- и позиции тречки:
 - (1) Опустите немного одно плечо в направлении желаемого поворота для исправления направления (метод инструктора может отличаться).
 - (2) Делайте только маленькие исправления.
 - d. Медленно вытягивайте туловище путем протяжения плеч к ушам и сглаживайте свой прогиб.
 - e. Полностью вытяните руки в стороны 90 градусов к позвоночнику, и далее на уровень с Вашими бедрами (метод инструктора может варьироваться).
2. Улучшение разбежки
 - a. После установление положительного движения вперед и вниз по направлению, полностью вытяните ноги с коленями в замке и вытянутыми пальцами ног.
 - b. Медленно напрягайте тело в небольшую обратную дугу, давя плечами и немного двигая их вперед при сохранении уровня рук возле бедер.
 - c. Постоянно корректируйте позицию тела для эффективной встречи потока.
3. Практика процедур разбежки по горизонту
 - a. Опытные парашютисты часто имеют в запасе только пять - десять секунд, чтобы получить соответствующее разделение.
 - b. Практикуйтесь началу и улучшению разбежки в течение пяти секунд, меняйте направление и повторяйте снова.
4. Безопасность прыжков на разбежку
 - a. Летите точно перпендикуляр к курсу захода для предотвращения столкновения с другими на курсе захода.
 - b. Всегда планируйте тречку, держа в уме другие группы в заходе.
 - c. Учитесь сначала управлять направлением, затем развивать методы увеличения скорости.
5. Прыжки с пониженной высоты
 - a. Эти прыжки используются для вынужденных покиданий и предварительно запланированных низковисотных прыжков.
 - b. Используйте стабильную, знакомую технику отделения.

- c. Отделитесь животом в поток и выполните нормальные процедуры открытия (без отмашки), чтобы начать открытие в течение пяти секунд после отделения.
- d. Ожидайте, что парашют откроется относительно косога потока, не прямо вверх, как обычно.
- e. Выполните два прыжка в последовательности:
 - (1) первый с 1700 метров
 - (2) если сделано правильно, второй с 1100 метров

B. ПИЛОТИРОВАНИЕ

1. Развороты в торможении (нескоростные):
 - a. Выполняемый правильно, нескоростные развороты дают самое быстрое изменение направления при наименьшей потерянной высоте.
 - b. Нескоростной поворот может быть лучшим выбором, когда необходимо быстрое изменение направления.
 - (1) внезапно столкнулись с другим парашютистом или кем-то в зоне приземления
 - (2) увидели препятствие на пути
 - (3) слишком низко для восстановления после разворота в полном режиме
 - c. Тренировка нескоростных разворотов.
 - (1) От самой малой скорости, на которой полетит парашют, немного отпустите одну клеванту для инициирования направляющегося изменения в противоположном направлении.
 - (2) Попытайтесь изменить направление как можно быстрее без подлёта, наклона или свала.
2. Использование клевант для достижения максимального пролёта и минимального снижения:
 - a. На куполах с более крутым планированием минимальное снижение может работать ближе к половине амплитуды рук.
 - b. На куполах с более пологим планированием минимальное снижение может работа примерно на трёх четвертях рук вниз или прямо перед полным свалом (полёт назад).
 - c. Некоторые парашюты достигают минимального снижения с помощью задних свободных концов вместо клевант.
 - d. Минимальное стабильное снижение (скольжение):
 - (1) позволяет парашютисту оставаться выше других парашютистов на снижении
 - (2) позволяет парашюту преодолевать большую дистанцию
3. Понимание и корректировка для минимального снижения и максимального пролёта
 - a. Смотрите вперед на точку на земле, которая не понижается не возвышается в вашем поле зрения.

SECTION 4—CATEGORY F ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

- (1) Всё перед этой точкой кажется уходящим вниз.
- (2) Всё после этой точки кажется уходящим вверх.
- (3) Эта точка является спроектированной точкой приземления на текущей глиссаде парашюта.
- b. Немного затяните клеванты, чтобы видеть, перемещается ли стационарная точка дальше.
 - (1) Если так, глиссада сгладилась.
 - (2) Парашют преодолеет больше дистанции.
- c. Повторите, пока точка не начинает придвигаться поближе, затем возвратитесь к максимальной позиции скольжения, которую Вы только что определили.
- 4. При полете по ветру в максимальном пролёте:
 - a. Когда ветры уменьшаются на более низких высотах, Ваша глиссада станет более крутой.
 - b. Фактическая зона приземления будет ближе, чем Вы первоначально ожидали.
- 5. Увеличение пролёта при полете против ветра:
 - a. при более легких ветрах может величить расстояние
 - b. при более сильных ветрах может слишком замедлить парашют и уменьшить его дальность при встречном ветре
- 6. "Коробочка" и приземление в режиме торможения
 - a. Летите весь заход на приземление в, по крайней мере, среднем режиме для определения эффекта по глиссаде.
 - b. План для изменения глиссады.
 - (1) Купол с более крутым планированием может потребовать меньшей "коробочки", когда управляется в торможении.
 - (2) Купол с менее крутым планированием может потребовать большей "коробочки", когда управляется в торможении - увеличьте финальный отрезок для избежания перелёта цели.
 - c. Управляйте на финальном отрезке захода на приземление в четверти к среднему режиму.
 - d. Осторожно затяните клеванты из позиции торможения:
 - (1) Практикуйтесь ранее, когда высоко, для предотвращения свала.
 - (2) Для лучшей подушки может потребоваться более короткое, более быстрое движение, инициируемое ниже к земле.
 - (3) Свал может произойти более резко.
 - (4) Готовьтесь к PLF.
 - e. Меньший парашют в глубоком торможении может спуститься слишком быстро для безопасного приземления.
- 7. Сделайте без помощи два приземления в 25 метрах от запланированной цели (накопительно).

C. ОБЗОР ОСОБЫХ СЛУЧАЕВ

- 1. Распознавание и избежание проводов
 - a. Ожидайте увидеть линии электропередачи вдоль дорог, между зданиями, в просеках в лесу и в случайных местах.
 - b. Смотрите каждые 150 метров и все время ниже 150 метров спуска в незнакомом месте.
- 2. Процедуры приземления на провода (тренировочная система): Обратитесь к Section 5-1 SIM.

D. ОБОРУДОВАНИЕ

- 1. Уложите по крайней мере один парашют помощью хорошо осведомленного укладчика.
- 2. Обсудите наиболее важные моменты укладки:

Примечание: риггер FAA - Ваш лучший ресурс для этого обсуждения.

- a. стропы натянуты и в центре законченной укладки купола в камеру
- b. слайдер наверху
- c. пучки строп плотные для предотвращения преждевременного выхода строп
- 3. Выполните проверку оборудования перед прыжком на другом скайдайвере, полностью одетом для прыжка.
 - a. " проверка по три" спереди
 - (1) сборка трёх колец и транзита
 - (2) три точки соединения на додвесной системе - сборка, привальное положение, затяжка, отсутствие закручиваний
 - (3) три привода—активации основного, отцепки, запасного
 - b. проверка шпилек сзади, сверху вниз
 - (1) шпилька запасного вставлена по карайней мере наполовину (и прибор включен)
 - (2) шпилька основного полностью вставлена
 - (3) правильное размещение стреньги или движение кабеля привода основного
 - (4) если медуза коллапсируемая, проверьте окно индикатора
 - (5) привод активации на месте
 - c. проверка персонального снаряжения ("SHAGG")
 - (1) Shoes—Обувь - завязана, без крючков
 - (2) Helmet—Шлем - по размеру и подогнан
 - (3) Altimeter—Высотомер - установлен на ноль
 - (4) Goggles—Очки - сидят плотно и чистые
 - (5) Gloves—Перчатки - лёгкие и правильного размера

E. ПРАВИЛА И РЕКОМЕНДАЦИИ

- 1. Изучить USPA BSR, применимые к держателям USPA A-license, включая Секции 2-1.B; G.2; H.2; I.1.a, 2 и 3; L.5; и M.
- 2. Изучить USPA рекомендации по подготовке после периодов неактивности в прыжках в Section 5-2 этого руководства.

F. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТА ВЫБРОСКИ (SPOTTING) И САМОЛЁТ

Примечание: Эта секция должна быть проведена пилотом самолёта или инструктором USPA.

- 1. Действия без Инструктора USPA во время обычных операций по прыжку и при особых случаях в самолете
 - a. Человеком, определяющим загрузку на борт, обычно является старший на борту.
 - b. В большем самолете инструктор-парашютист должен установить отдельную цепь связи с пилотом.
 - (1) Помощник по коммуникации должен быть в состоянии общаться непосредственно с пилотом и старшим на борту одновременно.
 - (2) Другие скайдайверы не должны заниматься коммуникацией с пилотом, помощником по коммуникации и старшим на борту.

SECTION 4—CATEGORY F ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

2. Обзор процедур покидания на малых высотах
 - a. Старший на борту должен определить, находятся ли парашютисты в зоне безопасного приземления и сообщают эту информацию пилоту.
 - b. Установите определённые высоты, на которых должны быть приняты решения в особых случаях (политика DZ):
 - (1) высота, ниже которой все парашютисты приземлятся в самолете
 - (2) высота, ниже которой все парашютисты прыгают и открывают запасные
 - (3) высота, ниже которой все парашютисты выпрыгнут и немедленно откроют свои основные парашюты
 - c. Парашютисты должны поддерживать правильное распределение массы в самолете, особенно во время процедур аварийного покидания.
3. Эффект ветров по высотам в точке отделения
 - a. Вычитите скорость встречного ветра на курсе захода (если летите против ветра) из истинной воздушной скорости самолета для определения скорости относительно земли.
 - b. Парашютисты после отделения сначала падают вперед (приблизительно 300 метров при слабых ветрах, меньше при сильном ветре) по остаточной скорости от самолета и затем падают прямо вниз по направлению к цели.
 - c. Ветры наверх сносят падающих парашютистов согласно силе и направлению ветра.
 - d. Ветры обычно уменьшаются на более низких высотах.
 - e. Составьте таблицу по средней скорости и направлению ветров от высоты отделения до 1000 метров от земли для оценки сноса во фрифолле. Смотрите пример в Таблице 4-F.1 для ДЗ, расположенной на уровне моря:

Высота	Направление	Скорость, м/с
1000 м.	250	3
1850 м.	260	6
3000 м.	270	7
3700 м.	290	10
Среднее:	270	6,5

(Примечание: 6,5 м/с = 400 метров в минуту)

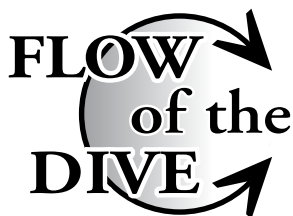
Таблица 4-F.1. Средние ветра по высотам

Примечание: Усреднение силы ветра и направления работает достаточно хорошо в стандартных погодных условиях.

Векторный анализ обеспечивает более точные результаты.

- (1) Если курс захода против ветра, используйте среднее направление 270 градусов.
- (2) Пролёт самолета вперед перед началом выброски должен составлять приблизительно 200-400 метров против ветра относительно среднего направления ветра.
- (3) Парашютисты падают в течение одной минуты, и их сносит в падении на 400 метров по ветру.

- (4) Первоначальный снос вперед за самолётом и последующий снос назад по ветру приблизительно уравнивают друг друга и идеальная точка для отделения в этом примере находится почти над точкой открытия.
4. Разделение групп на курсе захода (смотреть Section 5-7 SIM).
5. Выполните все обязанности на курсе захода с минимальной помощью, включая —
 - a. открывание двери (если разрешил пилот)
 - b. контроль движения по курсу захода
 - c. направление пилота к правильной точке выброски
 - d. выбор правильной точки отделения



ПЛАН ПРЫЖКА

CATEGORY F ПЛАНЫ ПРЫЖКА ФРИФОЛЛ

План Прыжка #1: Разбежка по горизонту

- Споттинг с минимальной подсказкой.
- Проверить точку отделения.
- Разбежка 5 секунд, разворот на 180, разбежка в обратную сторону.
- Проверка высоты.
- Повторять до 1850 метров.
- Отмашка и открытие до 1300 метров.

План Прыжка #2: Прыжок и Открытие с 1700 МЕТРОВ (ТОЛЬКО ЗАКОНЧИВШИЕ АФФ СТУДЕНТЫ)

- Споттинг с минимальной подсказкой.
- Уравновешенное отделение.
- Начать открытие в течение пяти секунд.

План Прыжка #3: Прыжок и Открытие с 1100 МЕТРОВ (ТОЛЬКО ЗАКОНЧИВШИЕ АФФ СТУДЕНТЫ)

- Споттинг с минимальной подсказкой.
- Уравновешенное отделение.
- Начать открытие в течение пяти секунд.

CATEGORY F ОБОРУДОВАНИЕ

- Укладка с подсказкой

CATEGORY F ПЛАН ПИЛОТИРОВАНИЯ #1: РАЗВОРОТЫ В ТОРМОЖЕНИИ

- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Плавно и равномерно затянуть клеванты в позицию глубококого торможения.
- Выполнить разворот на 180 градусов с торможением и вернуться в полный режим.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Плавно и равномерно затянуть клеванты в позицию глубококого торможения.
- Выполнить разворот в другую сторону на 180 градусов с торможением и вернуться в полный режим.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Повторять до высоты не ниже 600 метров.
- Soach измеряет расстояние от места приземления студента до запланированной цели.

CATEGORY F ПЛАН ПИЛОТИРОВАНИЯ

#2: (с 5000 футов - 1500 м)

- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Плавно и равномерно затянуть клеванты в средний режим, удерживать 3 секунды и после этого закончить подушку с нормальной скоростью.
- Вернуться в режим полной скорости на 10 секунд.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Плавно и равномерно затянуть клеванты в средний режим, удерживать 3 секунды и после этого закончить подушку с повышенной скоростью.
- Вернуться в режим полной скорости на 10 секунд.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Плавно и равномерно затянуть клеванты в средний режим, находясь лицом к ветру, наблюдать изменение длины пути по земле.
- Вернуться в режим полной скорости.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Развернитесь на 180 градусов.
- Плавно и равномерно затянуть клеванты в средний режим, удерживать 3 секунды и после этого закончить подушку с повышенной скоростью.
- Вернуться в режим полной скорости.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Летите по "коробочке" в среднем режиме, если позволяют ветер и парашют
- Soach измеряет расстояние от места приземления студента до запланированной цели.
- Найдите экспериментально самую плоскую глиссаду, минимальное снижение.
- Практикуйте подушку из режима глубокого торможения.
- Найдите электропровода в зоне пилотирования во время снижения.
- Летайте по "коробочке" в режиме торможения.
- Подушка из режима торможения (если купол подходит для этого)

CATEGORY F ТЕСТ

Проверяется до проведения прыжков в следующей категории.

Ответы на тест приведены в Приложении В.

1. Как лучше изменить направление полета под куполом при сохранении большей части высоты?
2. Что происходит, если парашютом управляют слишком глубоко на торможении клевантами?
3. Опишите различие между подушкой от среднего режима и от полного режима.
4. Как позиция клевант в среднем режиме влияет на полет парашюта?
5. Что такое глиссада?
6. Как Вы определяете свою глиссаду?
7. Как ветер влияет на глиссаду?
8. Как корректировать направление во время разбежки?
9. Почему важно делать разбежку перпендикулярно курсу захода, когда делаете прыжки на разбежку с большого самолета?
10. Какова скорость относительно земли самолета с истинной воздушной скоростью 145 км/ч при полете против встречного ветра 80 км/ч на курсе захода?
11. Как парашютисты могут гарантировать соответствующее разделение между группами, выходящими из самолета?
12. Каковы три самых важных аспекта укладки основного парашюта?
13. Как Вы можете сказать, что RSL подключен правильно?
14. Кто производитель и что за модель парашюта, на котором Вы прыгаете?
 - a. Основной купол?
 - b. Ранец с подвесной системой?
 - c. Страхующий прибор (AAD)?
15. Какова минимальная высота открытия для студентов и скайдайверов Лицензии А?
16. Какой максимальный ветер допускается для прыжков студентов?
17. Если парашютист падает в течение одной минуты через ветры в слоях атмосферы, составляющие в среднем 13,5 м/с по направлению с запада:
 - a. Как далеко парашютиста снесёт?
 - b. В каком направлении?
18. Опишите свою процедуру для приземления на провода.
19. В случае чрезвычайной ситуации в самолете без студентов или инструкторов на борту, кто должен скоординировать процедуры между пилотом и другими парашютистами?
20. На Вашей дрозоне, какова самая низкая высота, при которой пилот, вероятно, попросил бы, чтобы парашютисты покинули самолет во время ситуации остановки двигателя?
21. В чрезвычайной ситуации с самолетом, какова самая низкая высота отделения, при которой Вы открыли бы свой основной парашют прежде, чем выбрать запасной вместо этого?
22. Сколько прыжков требуется для USPA Лицензии А?
23. Что позволяет делать USPA Лицензия А в скайдайвинге?
24. Что парашютист А-Лицензии должен сделать для восстановления качеств после десятидневного периода неактивности?
25. Что парашютист А-Лицензии должен сделать для восстановления качеств после четырёхмесячного периода неактивности?

CATEGORY G—ВСТУПЛЕНИЕ

В Категории G продолжается обучение групповым навыкам скайдайвинга. Они касаются формаций (в падении на животе), но могут быть выполнены в других положениях с Coachem USPA, хорошо осведомленным в этих стилях скайдайвинга. Как бы то ни было, это должно делаться с теми же критериями выполнения в плане маневрирования, подхода, начала разбежки и получения разделения для безопасного открытия.

В Категории G Вы более подробно рассмотрите процедуры для предотвращения и действий при столкновении парашютистов, что всегда очень рискованно в групповом скайдайвинге. К настоящему времени Вы должны контролировать трафик и управлять задними свободными концами прежде, чем расчековать клеванты.

После открытия Вы проверяете все параметры работы парашюта для предотвращения неожиданностей около земли. Практика включает повороты с максимальной интенсивностью, развороты на обратный курс и сохранение крыла в балансе во время резких маневров для предотвращения закрутки. Вы будете учиться чувствовать разворот.

Вы ещё раз рассмотрите вопросы предотвращения приземлений на деревья и что сделать в случае, если такое неизбежно.

К настоящему времени Вы должны укладывать парашют с минимальной помощью, но USPA рекомендует делать это под контролем до момента Вашего лицензирования. Наряду с осуществлением укладки, Вы изучите, как осмотреть оборудование на предмет износа и как предотвратить его. В этой Категории Вы должны понять ответственность риггера FAA, который обслуживает большинство компонентов системы.

Все парашютисты должны уважать силы различных видов погоды, начиная с понимания основных метеорологических карт и чтения сигналов опасности. Пилот или инструктор консультируют Вас по вопросам практических способов предсказать вид погоды, которая могла бы поставить под угрозу Вашу безопасность.

ВСЕ СТУДЕНТЫ

- четыре прыжка

**РЕКОМЕНДОВАННАЯ
МИНИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ОТКРЫТИЯ**

- 1100 метров

category g

категория в целом



ОТДЕЛЕНИЕ И ФРИФОЛЛ

- два подхода с трёх метров без помощи
- два подхода, требующие изменения скорости падения
- начало разбежки на плановой высоте без напоминания
- разбежка на 15 метров в пределах 10 градусов от планируемого направления

ПИЛОТИРОВАНИЕ

- четыре разворота на обратный курс с максимальной интенсивностью
- два приземления в 20 метрах от цели без подсказки (прыжки на предыдущих категориях тоже засчитываются)

ОБОРУДОВАНИЕ

- одна полная укладка без помощи

ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТА ВЫБРОСКИ

- споттинг в самолете, включая все процедуры, без подсказки

ПИСЬМЕННЫЙ ТЕСТ

- прочитайте и обсудите рекомендации USPA для приземлений на деревья (SIM Section 5-1.F)
- прочитайте и обсудите рекомендации USPA для опытных парашютистов по страхующим приборам (AAD) и транзитам (SIM Sections 5-3.F и G.)
- прочитайте и обсудите рекомендации USPA для столкновений под куполами (SIM Section 5-1.H)
- прочитайте и обсудите рекомендации USPA относительно погоды (SIM Section 5-5)
- прочитайте и обсудите рекомендации USPA по скайдайвингу в группах, SIM Section 6-1
- прочитайте и обсудите дополнительные рекомендации USPA по началу разбежки для фрифлай-групп в SIM Section 6-2.E.5
- прочитайте и обсудите FAR 65.125 до .133 (стандарты работы риггера, ведения учета работ и требований по пломбированию)
- прочитайте и обсудите инструкции FAA для укладки основных и запасных парашютов (FAR 105.43.a и .b)
- прочитайте и обсудите инструкции FAA для обслуживания страхующих приборов (FAR 105.43.c)

CATEGORY G: ЦЕЛИ ОБУЧЕНИЯ И КРИТЕРИИ ВЫПОЛНЕНИЯ

- отделения в группе
- позиция флотера
- движение вперед и назад
- "вспухание" и "проваливание"
- старт и остановка
- выполнение подходов и захватов
- развороты под куполом с максимальной скоростью
- избежание столкновений и обзор действий
- обзор приземлений на деревья
- проверка обслуживания оборудования
- погода для скайдайверов

A. ОТДЕЛЕНИЕ И СВОБОДНОЕ ПАДЕНИЕ

1. Отделения в группах
 - a. Практика для эффективной изготовления и старта.
 - (1) Каждый парашютист в группе имеет назначенную очередность отделения и должен знать её перед взлётом.
 - (2) Позиция отделения должна включать определенное, точное размещение ног и рук для того, чтобы удобней было стартовать и представить живот и конечности в поток.
 - (3) Парашютисты делают отсчёт вместе с движением тела, если это возможно, для одновременного или почти одновременного старта.
 - b. Отделение в нейтральной позиции и удержания направления на самолет.
 - c. Расслабьтесь и подтвердите стабильность до разворота к Вашему тренеру
 - d. отделения в захватах
 - (1) Если взяты, захваты должны позволить всем парашютистам уйти в естественной позе падения.
 - (2) Захваты за ленты подвесной системы и грудную перемычку не подходят для большинства отделений группы на животе.
2. Движение вперед и назад (животом к земле)
 - a. Используйте ноги только для движения вперед и регулирования.
 - (1) Выпрямление обеих ног наклоняет парашютиста головой немного вниз и начинает смещать его вперед.
 - (2) Выпрямление одной ноги больше, чем другой будет причиной поворота в противоположном направлении.
 - (i) Выпрямление правой ноги вызывает левый поворот.
 - (ii) Выпрямление левой ноги вызывает правый поворот.
 - b. Держите обе руки в нейтральном во время движения вперед и подхода.
 - c. Вытяните обе руки и немного надавите на поток для обратного движения.
 - d. Вытягивание рук немного вперед для взятия захватов будет противостоять движению вперед, но вызовет обратное скольжение, если делается слишком рано или слишком долго.
3. "Вспухание" и "проваливание" (животом к земле)
 - a. Увеличьте вертикальную скорость свободного падения ("провалитесь") путем улучшения обтекания потоком.
 - (1) бедра вперед (прогиб в тазу)
 - (2) плечи назад (прогиб в груди)
 - (3) ослабьте мышцы брюшного пресса
 - b. Замедление скорости свободного падения ("вспухание") путем создания максимальной турбулентности.
 - (1) придание формы чаши плечам вокруг груди
 - (2) округление позвоночника (придать животу чашевидную форму)
 - (3) вытягивание рук и/или ног, чтобы уравновесить и поддержать горизонтальное положение
 - c. При "вспухании" с уровня ниже формации:
 - (1) Поверните на 90 градусов относительно формации для сохранения её в поле зрения.
 - (2) Для предотвращения столкновения оставайтесь в зоне, где выше или ниже нет никого.
 - d. Замечайте визуальные сигналы при подходе в уровень (на отделении в т.ч., независимо от горизонта):
 - (1) ранец в поле зрения - "провалитесь"
 - (2) перед ножных захватов в поле зрения - "вспухайте"
 - e. Сохраняйте контроль высоты.
4. Подходы и захваты
 - a. Подход в уровне цели.
 - b. После того, как взяли захваты, прогнитесь в плечах для поддержания скорости падения (локти вверх) и оставайтесь на уровне с партнером или формацией.
 - c. Вытяните обе ноги для противодействия любой силе, создаваемой в формации при удерживании захватов.
 - d. Сохраняйте контроль высоты.
5. Начало разбежки
 - a. Проверяйте высоту каждые четыре или пять секунд и после каждого маневра.
 - b. Начните разбежку без напоминания.
 - c. Запланируйте высоту начала разбежки, чтобы иметь достаточном времени для разбежки на 15 метров.
 - d. Самый "позитивный" способ сигнализировать о начале разбежки состоит в том, чтобы развернуться и "побежать".
 - (1) Как напоминание для безопасности в Категориях G и H—
 - (i) Если тренер машет его или ее руками, немедленно развернитесь и "бегите" до запланированной высоты открытия.

SECTION 4—CATEGORY G ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

- (ii) Если тренер открывается, откройтесь немедленно без разбежки по горизонту.
- (iii) Откройтесь на планируемой высоте, независимо от того, успели ли вы развернуться и разбежаться.
- (iv) Никогда не полагайтесь на Coacha USPA по сигналам открытия или начала разбежки.

(2) Вы всегда отвечаете за начало разбежки и открытие на расчетной высоте на прыжках с Coachем USPA и с другими после того, как Вы получаете свою лицензию.

- e. При разбежке установите и поддержите правильное направление - радиально от формации.
 - f. Для новичков, разбежка примерно по прямой линии в правильном направлении является более эффективной, чем движение быстро по кривой или в неправильном направлении. Начните разбежку достаточно высоко для достаточного разделения.
6. Дополнительные требования для начала разбежки во фрифлае рассмотрите SIM Section 6-2.
7. Для предотвращения жёстких открытий замедлитесь к минимальной скорости свободного падения перед активацией основного.

V. ПИЛОТИРОВАНИЕ

1. Вход и выход при скоростном развороте с балансом
 - a. Войдите в поворот так быстро, как парашют может для сохранения равновесия (центр подъёма по центру загрузки) во время поворота.
 - b. Колебания, раскачивания, или закрутки говорят о слишком быстром входе в поворот.
 - c. Парашют более восприимчив для складывания от турбулентности во время входа и выхода из поворота.
 - d. Парашют резко ныряет после поворота с максимальной интенсивностью.
2. Резкие развороты
 - a. Вы должны знать максимальный безопасный импульс ввода на разворот для каждого парашюта, с которым прыгаете.
 - b. Тренировка резких разворотов помогает Вам определить максимальную безопасную скорость разворота на клеванте, чтобы не вызвать закрутку.
 - c. Сделайте плавный, но глубокий поворот, по крайней мере, на 90 направо, вернитесь к прямолинейному полёту на пару секунд, затем мягко, но быстро переведите в поворот налево на 180 градусов (четыре таких набора рекомендовано для зачёта в Категории G).
 - d. Закрутка может произойти, если клеванта затянута слишком быстро при начале поворота или слишком быстро отпущена для остановки поворота.
 - e. Цель этого упражнения в том, чтобы изучить пределы ввода клевант для Вашего парашюта, а не в фактическом стимулировании закрутки.
 - f. Закрутку на высотах захода на приземление можно не успеть раскрутить для безопасной посадки, особенно с более высокой загрузкой на крыло.
 - g. В случае, если Вы индуцируете закрутку, Вы должны закончить все резкие повороты выше высоты принятия решения для отцепки (750 м).
3. Вероятность столкновения с другими парашютистами увеличивается при исполнении резких маневров в трафике или около земли (сделать обзор).

- a. Другие парашютисты могут быть сосредоточены больше на цели, чем на трафике.
 - b. Парашютист ниже имеет преимущество в трафике.
 - c. Требуется только один парашютист для избежания столкновения.
 - d. Более быстрый парашют требует большего внимания к трафику.
4. Накопите два приземления в 20 метрах от цели без подсказки (для Лицензии А нужно всего пять).

C. ОБЗОР ОСОБЫХ СЛУЧАЕВ

Примечание: Эту секцию должен преподавать Инструктор USPA. Специалист по купольным формациям также является хорошим источником.

1. Избежание столкновений под куполом (обзор)
 - a. Знайте, где другие соседние парашютисты во время открытия и держитесь за задние СК для того, чтобы отвернуть от других
 - b. Если ожидается лобовое столкновение, оба парашютиста должны повернуть направо.
2. Действия при столкновениях: Изучите рекомендованные USPA процедуры в Section 5-1 SIM.
3. Избежание приземлений на деревья
 - a. Выберите место в стороне от больших площадей деревьев или других препятствий и откройтесь достаточно высоко для ухода от них в случае плохого расчёта выброски.
 - b. Летите в режиме максимального пролёта для достижения свободной площадки.
4. Обзор приземлений на деревья (в тренировочной системе): Обратитесь к процедурам в Section 5-1 SIM.

D. ОБОРУДОВАНИЕ

Примечание: Этот раздел должен провести риггер FAA.

1. Подробная идентификация и контроль мест сильного износа, требующих обслуживания риггера
 - a. вытяжной парашют и привод активации
 - (1) Ищите повреждённые швы вокруг вершины и места, где встречаются ткань и сетка "медузы".
 - (2) Проверьте на целостность в месте крепления стрёнгы.
 - (3) Ткань и сетка должны быть в хорошем состоянии; обе в конечном счете стираются.
 - b. застежка на липучке стрёнгы
 - (1) Застежка на липучке всегда ухудшается с использованием и должна быть заменена каждые 100- 250 использований.
 - (2) Застежка на липучке стрёнгы особенно важна, потому что, если она разъединяется, она может вызвать преждевременное открытие.
 - (3) Застежка на липучке должна быть чистой, сухой, и свободной от мусора.
 - c. Камера основного купола
 - (1) Ищите повреждения в металлических люверсах (особенно к стрёнге) и повреждении ткани вокруг их краев.
 - (2) Проверьте резинки, в которые укладываются пучки строп.

SECTION 4—CATEGORY G ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

- 3) Если используется застежка на липучке, замените ее по мере необходимости.
- d. шпилька зачеховки
- (1) Проверьте, что петля, крепящая шпильку зачеховки к стренгье, цела и не повреждена глазком шпильки.
 - (2) Проверьте отсутствие зарубок или коррозии на шпильке и замените её, если что-либо появляется.
- e. подсоединение "медузы"
- (1) Ищите износ в месте, где уздечка прикрепляется к парашюту.
 - (2) Ищите повреждённые швы на самом парашюте, где прикреплено кольцо или петля для подсоединения стренгьи.
- f. вероятные области повреждения центра верхнего полотнища, крайних секций и стабилизаторов
- (1) Проверьте на наличие маленьких отверстий в верхнем полотнище, где стопорное кольцо стренгьи может захватывать ткань в люверсе камеры (избегается при хорошей укладке).
 - (2) Ищите износ верхнего полотнища и крайних секций, вызванный контактом с острыми или липкими объектами.
 - (3) Ищите износ в и вокруг усилений в стабилизаторах, содержащих стопорные таблетки слайдера.
 - (4) Ищите повреждённые или недостающие нити вдоль швов.
- g. слайдер
- (1) Проверьте на повреждения в люверсах слайдера и износ их внутренних краев.
 - (2) Слайдер - важный, подверженный высоким нагрузкам компонент, поэтому должен всегда быть в идеальном состоянии.
- h. стропы
- (1) Ищите износ везде вдоль строп, но особенно в местах, где люверсы слайдера контактируют с металлическими соединителями на СК.
 - (2) Повреждение строп в соединителях требует замены строп, но риггер может также сообщить парашютисту о выборе соединителей, их защите и правилах эксплуатации, минимизирующих повреждения.
 - (3) Стropy иногда неравномерно сжимаются со временем.
 - (4) Все стропы в конечном счете требуют замены - обратитесь к рекомендациям производителя.
- i. отбойники слайдера (ставятся на металлические соединители СК)
- (1) Бамперы слайдера защищают люверсы слайдера и стропы от повреждения, принимая удар на себя, поэтому большинство из них требуют периодической замены.
 - (2) Бамперы слайдера должны плотно стоять на соединителях, чтобы препятствовать скольжению по стропам и останавливать слайдер.
- j. система клевант
- (1) Когда используется застежка на липучке, наложите клеванты на свободные концы сразу после приземления, что предотвратит повреждение застежки на липучке и запутывание.
 - (2) Застежка на липучке должна быть заменена, если изношена.
- (3) "Липучка" и нижняя часть строп управления, которые обычно изнашиваются, легко заменяются риггером.
 - (4) Оцените карманы клеванты на повреждение и износ.
 - (5) Проверьте точку крепления ограничительного кольца клеванты, включая кольцевое сшивание на противоположной поверхности свободного конца.
 - (6) Проверьте подворачиваемый язычок клеванты на целостность.
- k. система отцепки свободных концов
- Примечание: Вы изучите разборку и обслуживание системы трёх колец в Категории H.*
- (1) Проверьте износ в петлях, держащих кольца и в белой сдерживающей петле, особенно, если вы протаскиваете систему при укладке строп (не рекомендуется).
 - (2) Убедитесь, что любые сервисные бюллетени по свободным концам для этой системы были выполнены.
 - (3) Проверьте, что оба конца тросиков отцепки проведены в карманы на СК.
 - (4) Ищите петли в тросике отцепки, в месте, где он проходит через белую сдерживающую петлю, что может указать на жёсткие открытия ранее (либо это особенности конструкции данной системы трёх колец).
 - (5) Проверьте переднюю и заднюю части ленты свободного конца на изнашивание или деформацию вокруг краев люверсов.
 - (6) Проверьте на повреждения или отсутствие крепления кабелей тросиков отцепки.
 - (7) Проверьте вставки свободного конца (на концах кабелей тросов отцепки), если установлены.
- l. накладки на свободные концы
- (1) Замените любую сдерживающую застежку на липучке, если она потеряла свойства.
 - (2) Замените любые жёсткие вставки подворачиваемых накладок, когда они деформируются (происходит от использования).
- m. люверсы зачеховки контейнера основного купола
- (1) Осмотрите на предмет искажений и повреждений ткани вокруг краев.
 - (2) Ощупайте в плане серьезных искажений или поломки пластмассовых ребер жесткости в ткани, где установлены люверсы.
- n. накладки шпилек основного и запасного куполов
- (1) Замените застежку на липучке, когда она уже не крепится плотно.
 - (2) Замените пластмассовые ребра жесткости, когда искажение от использования сделает их неэффективными.
2. Храните парашют в прохладном, сухом, тёмном месте.
 - a. Тепло ослабляет батареи AAD, а в автомобилях слишком горячо для безопасного длительного хранения летом.
 - b. Ультрафиолетовые лучи солнца ухудшают свойства синтетики.
 - c. влажность
 - (1) разъедает металлические части (очень опасно, так как ржавчина разрушает синтетику),
 - (2) продвигает плесень (нежелательный, но безопасный для нейлона)

SECTION 4—CATEGORY G ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

- d. Многие химикаты и кислоты повреждают материалы парашюта.
 - e. Тепло может ослаблять резинки, держащие пучки строп.
3. Преждевременные открытия около двери ЛА
- a. Приводы
 - (1) Проверьте Ваши приводы перед тем, как начинаете двигаться к открытой двери
 - (2) Будьте в курсе, где ваши приводы, когда находитесь рядом с открытой дверью во время "вылезания" и изготовки
 - b. Оставайтесь в сторону от области непосредственно выше и ниже другого парашютиста, в случае, если его или ее парашют преждевременно активируется AAD или из за другого незапланированного события.
4. Уложите один основной парашют без помощи.

Е. ПРАВИЛА И РЕКОМЕНДАЦИИ

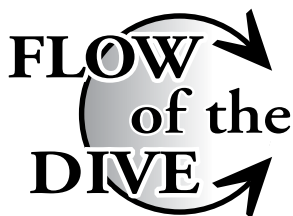
Примечание: эту секцию должен преподавать риггер FAA.

- 1. Требуется, по крайней мере, старший риггер FAA, чтобы обслуживать и ремонтировать парашютную систему (FAR 65.125 до.133, Раздел 9-1 SIM).
- 2. AAD, если установлен, должен обслуживаться согласно инструкциям производителя (FAR 105.43.c, Раздел 9-1 SIM).

Г. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТА ВЫБРОСКИ (SPOTTING) И САМОЛЁТ

Примечание: эту секцию должен преподавать пилот или инструктор.

- 1. Обратитесь к информации о погоде в Разделе 5-7 этого руководства и обсудите:
 - a. метеоусловия, опасные для парашютистов
 - b. практические методы наблюдения погоды и получение прогнозов
- 2. Выберите точку начала выброски и ведите пилота к правильной позиции без подсказки и в простых метеоусловиях.



ПЛАН ПРЫЖКА

CATEGORY G ПЛАНЫ ПРЫЖКА ФРИФолл

План Прыжка #1: Движение Вперёд для Захвата

- Тренер наблюдает за точкой отделения.
- Занять позицию переднего флоттера (за бортом) - до удобного положения.
- Начать отсчёт после "ОК" тренера.
- Полёт лицом на самолёт стабильно (две или три секунды).
- Тренер движется в позицию и берёт захваты.
- Проверить высоту и горизонт формации.
- Тренер отходит на 1,5 метра и регулирует уровень, если необходимо.
- Начать движение вперёд и взять захваты.
- Проверять высоту каждые пять секунд или после каждого маневра, что наступит первым.
- Тренер отходит на 3 метра - движение вперёд и взять захваты.
- Проверять высоту каждые пять секунд или после каждого маневра, что наступит первым.
- Повторять до начала разбежки.
- Начать разбежку на 1700 метрах, развернувшись для тречки.
- Тренер остаётся на месте и оценивает разбежку.
- Отмашка и открытие до 1100 метров.

План Прыжка #2: "Проваливание" и "Вспухание"

- Тренер наблюдает за точкой отделения.
- Занять позицию заднего флоттера (внутри борта) - до удобного положения.
- Начать отсчёт после ОК тренера.
- Полёт лицом на самолёт стабильно.
- Разворот лицом к тренеру.
- Тренер движется в позицию и берёт захваты.
- Проверить высоту и горизонт формации.
- Тренер отходит на 1,5 метра и увеличивает скорость падения.
- Остаться в позиции и выровняйте скорость падения с тренером.
- Проверять высоту каждые пять секунд или после каждого маневра, что наступит первым.
- Тренер замедляет скорость падения.
- Остаться в позиции и поддержать скорость тренера.
- Повторять, пока действия не станут быстры и точны.
- Начало разбежки на 1700 метрах.
- Тренер остаётся на месте и оценивает разбежку.
- Отмашка и открытие до 1100 метров.

План Прыжка #3: Сложные Захваты

- Тренер наблюдает за точкой отделения.
- Примите любую позицию флоттера.
- Начать отсчёт после ОК тренера.
- Полёт лицом на самолёт стабильно.
- Разворот лицом к тренеру.
- Тренер движется в позицию и берёт захваты.
- Проверить высоту и горизонт формации.
- Тренер отходит на 3 м. и меняет скорость падения.
- Поддержать скорость тренера и взять захваты.
- Проверять высоту каждые пять секунд или после каждого маневра, что наступит первым.
- Повторять, пока действия не станут быстры и точны.
- Начало разбежки на 1700 метрах.
- Тренер остаётся на месте и оценивает разбежку.
- Отмашка и открытие до 1100 метров.

CATEGORY G ПЛАН ПИЛОТИРОВАНИЯ

- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Сделать плавный, сбалансированный поворот на 90.
- Интенсивно затяните клеванту и сделайте сбалансированный разворот на 180.
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Повторять до высоты не ниже 750 метров на случай возможной закрутки.
- Тренер измеряет расстояние приземления студента от запланированной цели.

CATEGORY G ОБОРУДОВАНИЕ

- Брифинг риггером FAA по контролю оборудования владельцем системы
- Укладка без помощи

CATEGORY G ТЕСТ

Проверяется до проведения прыжков в следующей категории.

Ответы на тест приведены в Приложении В.

1. Каков основной способ управления курсом при движении вперёд для захватов во фрифолле ?
2. Какова минимальная высота начала разбежки для свободного падения в группах пяти или меньше человек?
3. В чём опасность слишком быстрого входа в поворот на клевантах?
4. Что делает парашют после завершения максимального ввода в поворот на клеванте?
5. Каковы три самые большие опасности резкого поворота клевантой около земли?
6. Какие вещи нужно сделать первыми в случае столкновения и запутывания с другим парашютистом?
7. Каков самый критический аспект зачеховки контейнера основного парашюта, оборудованного "мягкой медузой"?
8. Почему не рекомендуется протаскивать подвесную систему с ранцем при укладке строп?
9. Когда для зачеховки клевант используется застёжка на липучке, почему рекомендуется наложить клеванты на застёжку сразу после приземления?
10. Кто может обслуживать систему основного парашюта?
11. Почему не хорошо оставлять парашют на солнце?
12. Какое повреждение может произойти при хранении парашюта в течение длительного периода в автомобиле летом?
13. Что происходит с застёжкой на липучке, когда она часто используется?
14. Что происходит с часто используемыми вставляемыми язычками клевант?
15. Кто издаёт и проводит в жизнь правила относительно укладки и обслуживания парашюта?
16. Что может произойти при "вспухании" под падающей формацией?
17. На что требуется обратить дополнительное внимание, если Вы сидите или двигаетесь возле открытой двери?
18. Почему важно остаться в стороне от области непосредственно выше и ниже других парашютистов в свободном падении?
19. Почему важно обслуживать страхующий прибор по стандартам производителя?
20. Каковы правильные действия при запутывании парашютов с другим парашютистом ниже 300 метров, если кажется, что парашюты не могут быть разделены для безопасного приземления?
21. Опишите свою процедуру для приземления на деревья.
22. На что указывает высокое кучевое облако?
23. Какова самая опасная часть подходящего погодного фронта для самолета и парашютистов?
24. Что происходит с воздушной скоростью парашюта, скоростью относительно земли, и вертикальной скоростью спуска с увеличением высоты плотности?

CATEGORY H—ВСТУПЛЕНИЕ

Последняя категория студенческой программы заканчивает готовить Вас к А-лицензии USPA. Таким образом, Вы сможете контролировать себя как независимый парашютист. Это последние прыжки, где требуется контроль Инструктора USPA. Затем делаете контрольный прыжок.

Навыки свободного падения объединяют резкие движения с помощью техники "старт-инерция-остановка" для дальнего подхода в небе к другому парашютисту с последующими мягкими движениями для безопасного подхода, которым Вы учились в Категории G. Брифинг по свободному падению включает обсуждение важности распознавания и управления скоростью сближения с формацией. Вы будете также учиться осматриваться вокруг при разбежке по горизонту, сигнализации перед открытием и во время открытия.

Под парашютом студенты при наличии достаточной силы рук исследуют использование передних свободных концов. Инструктор объясняет преимущества и опасности маневров на передних свободных концах. Обсуждение включает то, как лучше всего восстановиться из низкого разворота, одного из главных убийц в этом спорте.

Анализ особых случаев затрагивает неумышленные приземления на воду.

Вам необходимо продемонстрировать, как монтировать систему трёх колец и заменить петлю зачековки контейнера основного парашюта - две главных операции пользователя системы.

Хотя держатели А-лицензии не допускаются для выполнения демонстрационных прыжков, Вы будете вправе делать прыжки вне DZ в посадочные зоны, выполняющие требования BSR для держателей А-лицензии и студентов. В этой последней категории, как формально ещё студент, Вы ознакомитесь с требованиями FAA для прыжков в пространстве над частной территорией, включая то, какие дополнительные разрешения могут быть необходимыми для самолета на выброске. Это обсуждение должно быть проведено с пилотом прыжка, который может довести соответствующие разделы FAR 105.

ВСЕ СТУДЕНТЫ

• четыре прыжка
**РЕКОМЕНДОВАННАЯ
МИНИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА
ОТКРЫТИЯ (BSR)**

- 900 метров

category h

категория в целом



ОТДЕЛЕНИЕ И ФРИФОЛЛ

- два дальних подхода с захватами с минимальной помощью
- начало разбежки на заданной высоте без напоминания
- разбежка на 30 метров в пределах 10 градусов от планируемого направления

ПИЛОТИРОВАНИЕ

- два поворота на 90 на передних свободных концах
- два поворота на 180 на передних СК
- всего пять самостоятельных приземлений в 20-метрах от цели (требование Лицензии А)

ОБОРУДОВАНИЕ

- разборка, обслуживание и сборка системы трёх колец
- снятие, замена и подгонка петли зачековки контейнера основного парашюта

ПИСЬМЕННЫЙ ТЕСТ

КОНТРОЛЬНЫЙ ПРЫЖОК НА ЛИЦЕНЗИЮ

- изучить рекомендации USPA по неумышленным приземлениям на воду (SIM Section 5-1.F)
- изучить рекомендации USPA по восстановлению из низких разворотов (SIM Section 5-1.I)
- изучить рекомендации USPA по отчётам об инцидентах (SIM Section 5-8.A и B)
- анализ рекомендаций по разбежке в группах в SIM Section 6-1
- прочитайте FAR 105.13 - обзор применения радиосвязи для прыжков
- изучить FAR 105.15 и AC 105.2 , Приложение 1 (требования по уведомлению перед проведением прыжков)
- прочитайте AC 105.2, Приложение 2 (самолеты, допущенные для полета со снятой дверью)

SECTION 4

CATEGORY H: ЦЕЛИ ОБУЧЕНИЯ И КРИТЕРИИ ВЫПОЛНЕНИЯ

- отделение "под хвост" (diver exit)
- дальний подход
- начало разбежки
- управление передними свободными концами
- обзор приземлений на воду
- самостоятельный монтаж снаряжения
- требования к радиосвязи в самолёте
- требования FAA по заявкам на проведение прыжков
- разрешения FAA для прыжковых самолётов

A. ОТДЕЛЕНИЕ И СВОБОДНОЕ ПАДЕНИЕ

1. Отделение "под хвост" (Diver exit)
 - a. Встаньте в двери (или за бортом) боком к земле так, чтобы после отделения Ваши бёдра и грудь оказались в потоке от самолёта.
 - b. Отделение в позиции перпендикулярно курсу (без прорезания потока, сильно разделяющего Вас с тренером) для замедления сноса за самолётом.
 - c. Прежде, чем начать ускоряться вниз по направлению к тренеру, держите стандартную позу "медленного" падения в течение двух - трех секунд пока медленно разворачиваетесь к тренеру.
 - d. Используйте "Дельта"-позицию, чтобы начать "нырок" к Вашему тренеру.
2. Используйте позвоночник для корректировки угла пикирования
 - a. Начните пикирование с полностью вытянутыми ногами.
 - b. Следуйте вперёд на сближение к человеку, но будьте готовы быстро замедлиться.
 - c. Направляйте тело вверх или вниз путем изгиба позвоночника, чтобы увеличиться или сгладить угол "нырка".
 - d. Используйте методы медленного или быстрого падения для корректировки вертикальной позиции относительно тренера впереди.
 - e. Для безопасности и предотвращения столкновения пикируйте, держа в уме запасной вариант для движения.
3. Движение на подходе к формации
 - a. Пикируйте по прямой линии.
 - b. Предотвратите столкновения, наблюдая за другими парашютистами при подходе к формации.
4. Старт, инерция и остановка.
 - a. Когда Вы примерно на полпути к цели, вернитесь к более нейтральной позиции.
 - b. Вы можете увеличить свою скорость к цели, если считаете, что замедлились слишком скоро.
 - c. Используйте позу торможения (руки вперед), чтобы замедлиться и остановиться на уровне цели и на расстоянии в 3-6 метров от цели, используя визуальные сигналы:
 - (1) ранец в поле зрения - подошли слишком высоко
 - (2) передняя часть подвесной в поле зрения - подошли слишком низко
 - d. Начните подход в уровне, используя только ноги.
 - e. Продолжайте смотреть за трафиком по сторонам и ниже пути подхода (парашютисты могут ошибочно оказаться рядом с Вами).

5. Быстрая остановка (очень эффективно) движения вперед:
 - a. Вытяните обе руки вперед.
 - b. Используйте метод замедления (грудь в форме чашки и втянуть живот).
 - c. Опустите оба колена.
6. Начало разбежки и тречка
 - a. Высота начала разбежки по плану должна быть достаточной для парашютиста с небольшим опытом, чтобы отойти на безопасное расстояние от формации по крайней мере на 30 метров для групп до пяти человек (минимальное расстояние, требуемое для А-лицензии, что проверяется на контрольном прыжке).
 - b. начало разбежки
 - (1) Рекомендации по минимальной высоте начала разбежки, содержащиеся в Секции 6 SIM (RW), относятся к очень опытным в формациях парашютистам, прыгающим в знакомом месте, со знакомым оборудованием и со знакомыми людьми.
 - (2) Если какое-либо из этих условий не выполняется, добавьте 150-300 метров к запланированному началу разбежки.
 - c. Развивайте методы, чтобы находить и избегать других парашютистов впереди и ниже.
 - d. Смотрите по сторонам и выше на других парашютистов в непосредственной близости во время отмашки и открытия, чтобы Вы могли оказаться подальше под парашютом после открытия.

B. ПИЛОТИРОВАНИЕ

1. Управление передними свободными концами
 - a. Передние свободные концы могут использоваться для нырка купола:
 - (1) затянув в средний режим в течение нескольких секунд непосредственно перед началом этих маневров, Вы снизите усилие на свободном конце
 - (2) для того, чтобы быстро потерять высоту
 - (3) в сильный ветер для удержания позиции относительно земли
 - b. Управление по курсу передними свободными концами зависит от
 - (1) скорости в потоке воздуха
 - (2) скорости вращения
 - (3) скорости входа в поворот
 - c. Чтобы быть предсказуемым, управление по курсу передними свободными концами требует тренировки.

SECTION 4—CATEGORY H ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

- d. Тренировка управление по курсу передними свободными концами.
 - (1) Затяните оба передних свободных конца для разгона прямо вперед.
 - (2) Затяните один передний свободный конец для выполнения двух разворотов на 90 и двух разворотов на 180 градусов.
 - e. Начните резкий, глубокий разворот на переднем СК, немного отпустите СК, чтобы уменьшить скорость разворота и затем потяните СК полностью вниз снова, чтобы попытаться увеличить скорость разворота.
 - (1) Скорость вращения может не увеличиться.
 - (2) Сопrotивление на свободном конце может сделать слишком трудным его вытягивание, после того, как отпустили.
 - (3) Это упражнение демонстрирует отличие в управлении по курсу передними свободными концами.
 - f. Закончите все маневры на передних СК до 600 м.
2. Безопасность при управлении передними СК
 - a. Наблюдайте за трафиком ниже и сторонам до начала разгона на передних СК.
 - b. Маневры на передних СК могут быть очень опасными около земли:
 - (1) Турбулентность может влиять на направление полёта или скорость снижения.
 - (2) Разворот на переднем СК, с которым не справляются, может привести к полёту в нежелательном направлении, например, на препятствие, без времени для завершения безопасного поворота перед приземлением.
 - (3) Переполненный базовый район никогда не должен быть местом для высокоскоростных маневров.
 - c. Всегда держите обе клеванты в руках при выполнении маневров передними СК для более надежного и быстрого управления при необходимости.
 3. Точность: выполните остающиеся приземления без помощи в 20 метрах от запланированной цели для соответствия требованиям USPA A-Лицензии (требуется пять по общему количеству).

C. ОБЗОР ОСОБЫХ СЛУЧАЕВ

1. Плавающие средства для приземления на воду
 - a. вода является препятствием, как определено в BSR (раздел 2-1 в этом руководстве)
 - b. требуются для некоторых парашютистов; обратитесь к разделу по оборудованию в BSR
 - c. рекомендуются для парашютистов с прямоугольными куполами при прыжках в миле (1600 метров) от воды
2. Скорректируйте запланированный курс и точку выброски для избежания близости воды.
3. Процедуры для неумышленного приземления на воду (см. Раздел 5-1 в этом руководстве).
4. Восстановление после низкого разворота над водой или чтобы избежать воды (см. Раздел 5-1 в этом руководстве).

D. ОБОРУДОВАНИЕ

Примечание: эту секцию должны преподавать риггер FAA или инструктор.

1. Обслуживание системы трёх колец пользователем:
 - a. Демонтируйте систему каждый месяц, чтобы чистить тросики и разминать свободные концы.
 - (1) Нейлоновая лента свободного конца приобретает память материала, особенно, когда грязная.
 - (2) Когда демонтировано, скручивайте и разминайте нейлоновые ленты вокруг двух колец свободного конца.
 - b. Очистка тросиков.
 - (1) Большинство расцепных тросиков обрастают загрязнением, связывающим их, увеличивая силу, необходимую для выдёргивания.
 - (2) Обратитесь к инструкциям производителя для очистки.
2. Используйте правильные резинки для каждого типа строп:
 - a. Тонкие стропы требуют более узких резинок.
 - b. Более широкие резинки могут потребоваться для толстых строп.
 - c. Резинки должны плотно держать пучки строп, с усилием от 2,5 до 5-ти килограмм на вытягивании.
 - d. Замените резинку пучка строп, когда она протирается, изнашивается или разрывается.
3. Петля зачеховки контейнера основного парашюта
 - a. При повреждении больше, чем на десять процентов материала, петля требует замены.
 - b. усилие (натяжение)
 - (1) Натяжение петли должно быть достаточным для удержания контейнера закрытым в свободном падении.
 - (2) Требуемое усилие при выходе шпильки зачеховки должно составлять от 3,5 до 5ти килограмм (или по руководству пользователя).
 - (3) Свободная петля зачеховки может привести к преждевременному открытию.
 - (4) Маневры фрифлая увеличивают важность системы зачеховки ранца.
 - (5) Отрегулируйте натяжение петли зачеховки путем перемещения вверх и вниз узла на ней или замените петлю на ту, что с узлом в правильном месте.
 - c. Используйте петли зачеховки только из материала, разрешённого производителем подвесной системы и ранца.

E. ПРАВИЛА И РЕКОМЕНДАЦИИ

1. Обратитесь к списку “печатный материал” в начале этой категории для самостоятельного обзора тем.
2. Рассмотрите весь “печатный материал” из других категорий для изучения перед устным экзаменом, проходящим наряду с контрольным прыжком на А-лицензию.

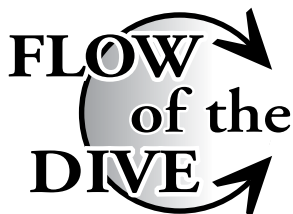
F. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТА ВЫБРОСКИ И САМОЛЁТ

Примечание: эту секцию должны преподавать пилот с рейтингом FAA или инструктор.

1. Обзор требований к радиосвязи в самолете
 - a. В самолете, используемом для прыжков, должна быть работающая радиостанция.
 - b. Пилот должен быть на связи с управлением воздушным движением до выброски парашютистов.

SECTION 4—CATEGORY H ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

- c. Ознакомьтесь с требованиями FAA для использования радиосвязи в FAR 105.
2. Уведомление FAA, требуемое перед прыжками
 - a. Парашютист или пилот должны уведомить соответствующий пункт управления воздушным движением по крайней мере за один час до прыжков (не больше, чем за 24 часа) в большинстве воздушных зон.
 - b. Некоторые дрозоны имеют ежегодно возобновляемое уведомление (только для данного местоположения).
 - c. Просмотрите FAR 105.25 по правилам уведомлений и разрешений перед прыжками.
 - d. Изучите обзор требований по уведомлениям и разрешениям, содержащийся в AC 105-2, Приложение 1.
3. Самолеты, допущенные для полета со снятой дверью
 - a. Некоторые самолеты небезопасны при полете с открытой или удаленной дверью.
 - b. Самолет, допущенный для полета со снятой дверью, может потребовать дополнительных модификаций и обычно нуждается в дополнительном разрешении FAA после осмотра.
 - c. Другие модификации самолетов для прыжков, например, самодельные створки, дополнительные ручки или ступеньки также требуют осмотра и разрешения или дополнительного типового свидетельства.
 - d. Сделайте с пилотом обзор сертификатов, подтверждающих разрешение на модификации самолета, используемого при прыжках.



ПЛАН ПРЫЖКА

КОНТРОЛЬНЫЙ ПРЫЖОК НА ЛИЦЕНЗИЮ А USPA

ИНСТРУКТОР: Обратитесь к Разделу 3-2 SIM для получения всех инструкций относительно проведения устного экзамена и контрольного прыжка на подтверждение А-лицензии USPA. Этот прыжок должен быть оценен Инструктором или Инструктором - Экзаменатором USPA.

CATEGORY H ПЛАН ПРЫЖКА ФРИФОЛЛ

План Прыжка: Дальний подход

- Отделение из двери через одну секунду после инструктора.
- Подставить живот потоку в позе медленного падения (без пикирования) и поддерживать позу две секунды.
- Тренер задаёт скорость падения и держит направление.
- Поворот к тренеру.
- Пикировать и остановиться на одном уровне с тренером в трёх-шести метрах.
- Проверка высоты каждые пять секунд.
- Подойти и взять захваты.
- Если высота позволяет, тренер отходит на 15-30 метров в стороны и на 6-12 метров ниже.
- Идти к тренеру и повторить подход с захватами.
- Начало разбежки на 1500 метрах.
- Тренер остается на месте и оценивает разбежку.
- Отмашка и открытие до 900 метров.

- Расчитать точку отделения.
- Выбрать удобное отделение.
- Выполнить развороты 360 градусов вправо и влево и заднее сальто.
- Экзаменатор отходит на 6 метров от кандидата и держит уровень.
- Подойти к экзаменатору и взять захваты.
- Начать разбежку и отойти минимум на 30 метров.
- Отмашка и открытие до высоты 900 метров.
- Следовать выбранному ранее плану захода на приземление.

CATEGORY H ПЛАН ПИЛОТИРОВАНИЯ

- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Выполнить разгон по прямой передними СК (клеванты держать в руках).
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Выполнить разворот на 90 передним СК (клеванты держать в руках).
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Выполнить разворот на 180 передним СК (клеванты держать в руках).
- Проверить высоту, позицию и трафик.
- Начать разворот передним СК, отпустить наполовину и начать разворот снова (клеванты держать в руках).
- Закончить все маневры передними СК до высоты 600 метров.
- Тренер измеряет расстояние Вашего приземления от запланированной цели.

CATEGORY H ОБОРУДОВАНИЕ

- Демонтируйте, очистите и повторно соберите систему трёх колец.
- Замените или настройте длину петли зачеховки основного купола.

CATEGORY H ТЕСТ

Проверяется до проведения прыжков в следующей категории.

Ответы на тест приведены в Приложении В.

1. Почему важно смотреть вперед во время пикирования к другим парашютистам в свободном падении?
2. Как можно эффективней замедлиться при подходе в свободном падении?
3. В чём опасность свободной или изношенной петли зачековки контейнера основного парашюта?
4. Почему тросики отцепки системы трёх колец должны периодически чиститься?
5. Каковы Ваши первые действия, если Вы видите, что начали разворот слишком низко к земле (для безопасной посадки)?
6. Какой эффект на полёт парашюта даёт вытягивание передних свободных концов?
7. Что Вы должны сделать с клевантами при выполнении маневров передними свободными концами?
8. В чём состоят две самые большие опасности маневров передними свободными концами около земли?
9. Каковы некоторые возможные результаты поворота, сделанного слишком низко к земле?
10. Опишите свою процедуру для приземления на воду.
11. На сколько в процентном отношении (визуально) допускается износ петли зачековки контейнера основного парашюта?
12. Может ли по закону быть сделан прыжок из самолета, в котором нет работающей радиосвязи?
13. За какой минимальный промежуток времени должно быть сделано уведомление FAA о проведении любого прыжка или серии прыжков?
14. Где пилот может найти информацию, чтобы определить, допущен ли самолет для полета со снятой дверью?
15. Чьего имени FAA потребует при регистрации уведомления о прыжках с парашютом?

Section Five



ОБЩИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ



РЕЗЮМЕ СЕКЦИИ:

Этот раздел SIM предоставляет рекомендации USPA для скайдайвинга, относящиеся ко всем парашютистам, независимо от опыта и дисциплины. USPA обновляет их с развитием техники и оборудования.

Опыт показывает, что мастерство зависит от того, как часто умение применяется, особенно в случае навыков, требующих собранности, координации, точности рефлексов и управления эмоциями.

ВАЖНЫЕ ССЫЛКИ

- особые случаи - 5-1
- восстановительная тренировка (согласно опыту) - 5-2
- RSL (транзит) и AAD (страхующий прибор) - 5-3.F и G
- контрольный лист перед прыжком - 5-4.C
- опасная погода для парашютистов - 5-5.B
- авиация -5-6
- расчёт точки выброски (spotting) -5-7

КОМУ НУЖНА ЭТА СЕКЦИЯ?

- всем парашютистам
- инструкторам, готовящимся к проведению восстановительной тренировки (Section 5-2)
- всем скайдайверам, которые сдают на лицензии USPA

ОСОБЫЕ СЛУЧАИ В СКАЙДАЙВИНГЕ

А. ТРЕНИРОВКА ОСОБЫХ СЛУЧАЕВ

1. Регулярная, периодическая проверка, анализ и отработка особых случаев готовят Вас к правильным действиям для решения проблем, возникающих при скайдайвинге.
2. Ежегодно делайте обзор всех парашютных особых случаев в тренировочной подвесной системе.
3. Длинные перерывы между прыжками не только ухудшают навыки, но и усиливают страхи.
4. Перед каждым прыжком изучите процедуры для предотвращения чрезвычайных ситуаций и процедуры действий в особых случаях.
5. Практикуйте действия при открытии запасного парашюта на земле при каждой его переукладке.
 - a. Моделируйте некоторые типы отказов основного парашюта на земля, затем отцепку и открытие запасного.
 - b. Эта практика даст Вам знания из первых рук о потенциальных усилиях, необходимых для отцепки и о направлении приложения этих усилий.

В. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ И ПОДГОТОВКА

1. Надлежащая подготовка и ответственное мышление значительно уменьшает вероятность столкновения с особыми случаями, но даже при соблюдении мер предосторожности особые случаи все же могут происходить время от времени.
2. Скайдайвинг построен более безопасно, поскольку вы всегда ожидаете и готовитесь правильно действовать при любых особых случаях.
3. Неумение эффективно справиться с особыми случаями - одна из самых больших причин фатальных инцидентов в скайдайвинге.
4. Безопасность обеспечивается путем снижения риска:
 - a. Приобретение точных знаний.
 - b. Прыжки только в подходящих условиях.
 - c. Оценка факторов риска.
 - d. Знание Ваших личных ограничений.
 - e. Принятие решений без излишней спешки.

С. ПРИМИТЕ МЕРЫ

1. Откройте парашют.
 - a. Открывайте парашют на правильной высоте.
 - b. Стабильность позиции тела лицом к земле важна при открытии, но вторична по отношению к открытию на правильной высоте.
2. Быстро определите, открылся ли парашют правильно.
3. Выполните соответствующие меры и откройте запасной парашют, если сомневаетесь в том, что основной парашют открыт правильно и управляем.
4. Приземляйтесь на свободной площадке - длительная прогулка лучше, чем приземление в опасной зоне.
5. Приземлитесь безопасно - приземляйтесь ступнями и коленями вместе в готовности к выполнению переката PLF (parachute landing fall) для предотвращения травм.

Д. ОСОБЫЕ СЛУЧАИ В САМОЛЕТЕ

1. Каждый центр скайдайвинга должен установить и рассмотреть процедуры для всех возможных особых случаев в самолете.
2. Каждый пилот и парашютист должны полностью понимать эти процедуры.
3. Все студенты должны выполнять команды их инструктора(ов).

Е. ОСОБЫЕ СЛУЧАИ С ОБОРУДОВАНИЕМ

ОТКАЗЫ ПАРАШЮТА (ОБЩЕЕ)

1. Большинство случаев отказов может быть вызвано тремя основными причинами:
 - a. плохое или нестабильное положение тела при открытии
 - b. неисправное оборудование
 - c. невнимательная или неправильная укладка
2. Процедуры при отказах
 - a. Обратитесь к Category A Integrated Student Program для определенных, основных процедур, связанных с отказами парашюта.
 - b. Кроме того, другие процедуры обсуждены в этой секции для лицензированных парашютистов, кто, возможно, хочет скорректировать процедуры для соответствия различным техникам, оборудованию и личным предпочтениям.
3. Все отказы могут быть классифицированы одним из двух типов:
 - a. полный отказ (парашют, не открылся, или открылся, но не развернулся)
 - b. частичный отказ (парашют развернут, но непригоден к приземлению)
4. Вы должны решить, что делать и выполнить соответствующие действия по высоте не менее чем:
 - a. студенты и обладатели А-лицензии: 750 метров.
 - b. обладатели лицензий В - D : 550 метров.
5. Открытие запасного парашюта
 - a. Вытяжные парашюты запасных куполов производятся с металлической пружиной в центре, добавляющей вес к вытяжному парашюту запасного.
 - b. Во время стабильного падения животом к земле вытяжной запасного парашюта может остаться в затенении за парашютистом в течение нескольких секунд, задержав открытие запасного купола.
 - c. Немедленно после выдергивания троса привода запасного парашюта смотрите через правое плечо и поверните верхнюю часть тела немного на левый бок или сядьте в положении головой немного вверх для изменения потока воздуха позади ранца, чтобы помочь вытяжному запасного парашюта выйти в более сильный поток воздуха.
 - d. Многие производители подвесных систем и ранцев снабжают клеванты запасных парашютов застёжками на липучках, которые крепко держат клеванты на месте. Обязательно расстегните застёжку на липучке прежде, чем попытаться потянуть клеванты от свободных концов.

SECTION 5-1—ОСОБЫЕ СЛУЧАИ В СКАЙДАЙВИНГЕ ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

Полный отказ

1. Идентификация
 - a. Полный отказ - это проблемы привода открытия (неспособность найти или вытащить привод открытия основного парашюта), невыход из ранца и коллапсированный вытяжной парашют.
 - b. Если высота позволяет, парашютист должен предпринять не более двух попыток решить проблему (или в общей сложности не более двух дополнительных секунд).
2. Процедуры:
 - a. В случае если нет никакого открытия вытяжного основного купола (например, не найден или застрял привод активации), откройте запасной парашют.
 - b. Процедуры, если "медуза" коллапсирована - вытяжной парашют в буксировке (выберите один из вариантов):
 - (1) Для случая коллапсированной "медузы" в настоящее время существует две общих и приемлемых процедуры, обе из которых имеют за и против.
 - (2) Нужно консультироваться с инструктором до прыжка и у каждого парашютиста должен быть predetermined план действий.

"Медуза" коллапсирована процедура 1:

Откройте запасной немедленно. Коллапс медузы связан с высокой вертикальной скоростью и требует незамедлительного принятия мер. Шанс запутывания основного и запасного купола мал, а время бесценно. При отцепке перед открытием запасного теряется высота. Но будьте готовы к отцепке.

"Медуза" коллапсирована процедура 2:

Отцепитесь, затем немедленно откройте запасной, т.е. поскольку основной парашют может открыться во время или в результате активации запасного, отцепка может быть лучшим решением в некоторых ситуациях.
 - (3) В некоторых случаях, парашютная система, используемая для прыжка, потребует конкретных процедур, которые необходимо выполнить для уменьшения вероятности запутывания основного и запасного парашюта, если основной парашют развертывается после того, как развернут запасной парашют. Сверьтесь с производителем по поводу любых подобных процедур.

Частичный отказ

1. Идентификация: частичный отказ характеризуется открытием (удаление из контейнера) или частичным открытием основного парашюта и включает дугу (контейнер открыт, но парашют правильно не развернут, из за того, что что то зацепилось за систему или скайдайвера), невыход из камеры, купол во флаге, перехлест, спутывания строп, порыв купола и другие случаи неправильного функционирования открытого парашюта.
2. Процедура: рекомендуемая процедура для ответа на частичный отказ - отцепить основной парашют прежде, чем открыть запасной.
3. В какой то момент во время спуска с частичным отказом становится слишком низко для безопасной отцепки

3. и Вы должны открыть запасной парашют без отцепки.
4. Знайте рабочий диапазон страхующего прибора (AAD) для определения высоты реагирования при отказе с Вашей парашютной системой.
5. При закрутке основного парашюта высота теряется значительно быстрее, что требует быстрого решения. Проверьте свою высоту чаще, чтобы при необходимости отцепить основной и открыть запасной выше высоты принятия решения.

ПРЕЖДЕВРЕМЕННОЕ ОТКРЫТИЕ РАНЦА ОСНОВНОГО КУПОЛА

1. Если система открытия основного с "мягкой медузой" (открытие медузы до извлечения шпильки основного), контейнер может открыться прежде, чем открыта медуза, вызвав один из видов отказа - "дуга".
2. Предотвращение
 - a. хорошее оборудование и обслуживание системы зачековки ранца
 - b. осмотнительное движение в самолете, во время изготовления и отделения
 - c. избегание парашютистом контакта, задевающего систему зачековки парашюта
3. На случай, если основной контейнер открылся, рекомендуем следующие действия:
 - a. Во-первых, попытка открыть вытяжной основного парашюта за не больше, чем две попытки или две секунды, что бы ни было первым.
 - b. Если это не получилось, отцепиться и открыть запасной.
 - c. Неправильная последовательность выхода "медузы":
 - (1) На системах с медузой, смонтированной на нижней части ранца, преждевременный выход камеры основного до открытия "медузы" может сделать трудными определение её местоположения и извлечение.
 - (2) На любой системе с мягкой "медузой", должна быть возможность её извлечения парашютистом или от силы натяжения на стреньге основного, вызванной открытым парашютом в случае этого типа отказа.

Открыты оба купола

Примечание: следующие рекомендации взяты из опыта применения больших куполов во время тестов, проведенных в середине 1990-х. Меньшие купола могут реагировать по-другому и требовать других действий.

1. Различные сценарии могут привести к открытию обоих парашютов с одним из следующих результатов.
2. Один парашют наполнен, другой открывается
 - a. Попытайтесь собрать и удержать второй раскрывающийся парашют и зажав его между ног.
 - b. Если наполнение второго парашюта неизбежно и есть достаточная высота, отсоедините транзит и отцепите основной.
 - c. Если открытие второго неизбежно и высота недостаточна для отцепки, дождитесь наполнения второго парашюта и оцените результат.
 - (1) два открытых парашюта, как правило, образуют одну из трех конфигураций - биплан, веер, или колокол.
 - (2) Попытка изменить конфигурацию бесполезна и может быть опасна.

SECTION 5-1—ОСОБЫЕ СЛУЧАИ В СКАЙДАЙВИНГЕ ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

3. Стабильный биплан
 - a. Отсоедините транзит RSL, если высота позволяет
 - b. Расчехлите стропы управления переднего парашюта или оставьте их зачеканными, мягко управляя задними свободными концами и плавно возвращая после в полный режим.
 - c. Оставьте зачеканными стропы управления на заднем куполе.
 - d. Управляйте передним парашютом только по мере необходимости маневров для безопасной посадки.
 - e. Используйте минимум импульсов управления, если необходимо при приземлении.
 - f. Выполните пережат PLF.

4. Стабильный веер (выберите одну процедуру):

Веер процедура 1:

Если оба парашюта наполнены без спутывания, нет такой опасности и высота позволяет:

- (1) Отсоедините транзит RSL.
- (2) Отцепите основной парашют и выполняйте приземление на запасном.

Веер процедура 2:

Посадка под двумя куполами.

- (1) Отсоедините транзит RSL, если высота позволяет
- (2) Возьмите стропы доминирующего парашюта (большого или более высокого) и мягко управляйте клевантами или не расчехливая клеванты управляйте задними свободными концами.
- (3) Приземлитесь без подушки, используя PLF.

5. Колокол или воронка (купола вращаются вокруг друг друга)
 - a. Отсоедините транзит, если высота позволяет.
 - b. Отцепите основной парашют и управляйте запасным для нормального приземления.
6. Два купола спутаны
 - a. Попробуйте решить проблему путем восстановления менее наполненного купола.
 - b. Выполните пережат PLF.

Е. ОСОБЫЕ СЛУЧАИ НА ПРИЗЕМЛЕНИИ**ПРИЗЕМЛЕНИЕ НА ВОДУ**

1. Процедуры для неумышленной посадки на воду:
 - a. Продолжайте управлять, избегая приземления на воду.
 - b. Активируйте плавательное средство при наличии.
 - c. Ослабить грудную перемычку для упрощения снятия системы после приземления в воду.
 - d. Разъедините транзит (если есть), чтобы не было осложнений в случае, если основной парашют нужно будет отцепить после приводнения.

- e. Затяните клеванты в средний режим в 3 м от воды (это может быть трудно оценить из-за плохого восприятия высоты над водой).
- f. Подготовьтесь к PLF, в случае, если глубина мала (будет почти невозможно определить глубину сверху).
- g. Войдите в воду с лёгкими, полными воздуха.
- h. Приводнившись, отведите руки назад и выскользните вперёд из системы.

- (1) Оставайтесь в системе и под куполом, пока вы точно не в воде.
- (2) Если отцепляетесь (зная точно, что глубоко), делайте это только после того, как обе ноги коснутся воды.
- (3) Если отсутствует плавательное оборудование, необходимо снять систему.
- (4) Ранец может служить плавсредством, если запасной парашют упакован в ранец.
- (5) Будьте внимательны, чтобы не запутаться в стропках основного парашюта, если ранец с уложенным запасным используется для плавания.

(6) Опыты показали, что ранец с запаской сможет служить плавсредством до 45 минут или дольше.

- i. Нырните глубоко и выплывите из-под парашюта.
 - j. Если вас накрыло куполом, плывите вдоль шва к краю парашюта, пока не выплывите.
 - k. Если приводняетесь на мелководье, затяните одну клеванту или отцепите основной парашют.
 - l. Наполняйте легкие воздухом при любой возможности.
 - m. Осторожно плывите против ветра или течения, чтобы не запутаться в стропках.
 - n. Снимите любой закрытый шлем в случае затруднений дыхания
2. При использовании плавательного снаряжения Военно-Воздушных Сил (LPU) —
 - a. Снаряжение надето под водвесной, а воздушные пузыри раздуваются вне подвесной системы, таким образом снятие подвесной системы невозможно без сдувания воздушных пузырей.
 - b. Если Вы должны снять подвесную систему после приземления, воздушные пузыри должны быть сдуты, высвобождены из подвесной системы и повторно раздуты (ртом) по одному.
 3. Риски при посадке на воду значительно увеличиваются, когда парашютист носит дополнительные грузы для увеличения скорости падения.
 4. Операторы, скайсерферы, и другие парашютисты, несущие дополнительное оборудование в прыжке, должны запланировать свои процедуры посадки на воду соответственно случая.
 5. Температура воды должна всегда учитываться
 - a. Температуры воды ниже 20 градусов по цельсию может сильно ограничить количество времени, в течение которого человек может выжить, оставаясь на плаву.
 - b. Течение воды и плавание увеличивают потери тепла, потому что кровь устремляется в конечности и в них охладится быстрее.
 - c. В зависимости от ситуации может быть лучше дрейфовать, ожидая помощи, чем плыть или идти вброд.

SECTION 5-1—ОСОБЫЕ СЛУЧАИ В СКАЙДАЙВИНГЕ ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

6. Прочие ссылки
 - a. SIM Section 2-1, USPA BSR - снаряжение для прыжков на воду
 - b. SIM Section 6-5, Рекомендации при приземлении на воду (неумышленном и умышленном).

- e. Застряв на дереве над землёй, дождитесь помощи персонала DZ.
- f. Не пытайтесь спуститься с дерева без компетентной помощи (спасательный персонал или обученный штат дропзоны).

ПРИЗЕМЛЕНИЯ НА ПРОВОДА

1. Электропровода представляют серьезную опасность всем авиаторам - знайте их расположение около Вашей DZ.
2. Определите провода в зоне приземления как можно раньше и летите, чтобы избежать столкновения.
3. Если необходим низкий разворот, чтобы уйти от проводов:
 - a. Сделайте минимальный, плоский разворот с торможением, необходимый для избежания столкновения.
 - b. Выполните подушку и приземление с торможением.
 - c. Приготовьтесь к жесткому приземлению (PLF).
4. Если столкновение с силовыми линиями неизбежно:
 - a. Выбросьте любые вытяжные тросы или другие объекты.
 - b. Замедлите скорость полета парашюта.
 - c. С круглым куполом поместите руки между передними и задними свободными концами на каждой стороне.
 - d. Подготовьтесь к жесткому приземлению, ноги и колени плотно сожмите вместе и поверните голову в сторону для защиты подбородка.
 - e. Приземляйтесь параллельно линиям электропередач.
 - f. Не касайтесь больше одного провода одновременно.
 - g. Если вы запутались в проводах:
 - (1) Ждите помощи с дропзоны и персонала компании; нейлон проводит электричество при высоких напряжениях.
 - (2) Удостоверьтесь только с энергокомпанией, что электричество было и остаётся отключено.
 - (3) Компьютер, контролирующий линии, может возобновить подачу электричества самопроизвольно, если заметит падение напряжения.

ДЕРЕВЬЯ

1. Избегайте деревьев путем правильного расчёта выброски и хорошего плана захода для имеющихся условий.
2. Потенциальная опасность при приземлении на дерево сохраняется, пока вас не спасли и вы не на земле.
3. Выполняйте любые низковысотные развороты на малой скорости для избежания опасности нырка купола после разворота из полного режима.
4. Если столкновение с деревом неизбежно:
 - a. Если прямоугольный парашют - натяните клеванты наполовину до контакта с деревом.
 - b. Приготовьтесь к жесткому приземлению - часто парашютисты пролетают через дерево и падают на землю.
 - c. Защитите свое тело.
 - (1) Держите на ноги и колени плотно вместе.
 - (2) Не скрещивайте ноги.
 - (3) Закрывайте Ваше лицо руками, локти плотно прижмите к животу.
 - d. Направляйте в середину кроны дерева, затем держитесь за ствол или основные ветви, чтобы избежать падения.

ЗДАНИЯ И ПРОЧИЕ ОБЪЕКТЫ

1. Планируйте заход на приземление на площадку, свободную от любых объектов.
2. Летите достаточно далеко от объектов на земле, чтобы из-за другого парашютиста или своей ошибки не столкнуться со зданием или другим опасным объектом.
3. Фокусируйтесь на свободных, открытых площадках и направляйте парашют к ним.
4. Выполняйте низкие развороты для ухода от препятствий только замедлившись клевантами, чтобы избежать опасности нырка купола после разворота из полного режима.
5. Если приземление на здания или другие объекты не неизбежно, подготовьтесь к PLF.
6. Сделайте подушку в 3м над первой точкой контакта со зданием или преградой.
7. Контакт с объектом сначала ногами, независимо от того, касаетесь вы стены или вершины объекта.
8. После приземления на вершину объекта в ветреных условиях:
 - a. Отсоедините транзит и основной парашют.
 - b. Приземляясь на запасном парашюте, погасите и соберите купол, пока не снимете систему.
 - c. Ждите профессиональной помощи.

ПРИЗЕМЛЕНИЯ ВНЕ ОСНОВНОЙ ПЛОЩАДКИ

1. Парашютисты предпочитают приземляться на знакомых площадках, свободных от деревьев и других объектов, однако бывают обстоятельства, делающие это трудным или невозможным:
 - a. ошибка при споттинге
 - b. непредсказуемые условия по ветру
 - c. непреднамеренное открытие на большой высоте
 - d. низкое открытие, особенно под запасным куполом
2. Проблемы, вытекающие из открытий в неправильном месте и приводящие к травмам и смертельным случаям студентов и опытных парашютистов:
 - a. намеренные низкие развороты в незнакомом месте.
 - b. незапланированные низкие развороты для избежания препятствий
 - c. приземление на препятствие или на неровном ландшафте
 - d. ошибки, совершенные при попытке вернуться к запланированной зоне приземления или возвращение ниже, чем запланировано, когда была лучшая альтернатива.
3. Предотвращение приземлений вне основной площадки
 - a. Знайте правильную точку отделения для существующих условий.
 - b. У двери самолета, проверьте точку до выхода и запросите заход на второй круг при необходимости.
 - c. В свободном падении проверьте вид местности после отделения и скорректируйте высоту открытия, учитывая следующее:
 - (1) другие группы парашютистов или одиночников поблизости
 - (2) парашютистов с других самолетов
4. Если приземления вне основной площадки нельзя избежать:

SECTION 5-1—ОСОБЫЕ СЛУЧАИ В СКАЙДАЙВИНГЕ ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

- a. Не тратьте высоту, пытаясь достичь основной площадки, когда доступна приемлемая альтернатива.
 - b. Выберите дополнительную площадку приземления согласно Вашего текущего местоположения, скорости и направления ветра.
 - c. Запланируйте стратегию снижения и план захода для запасной площадки приземления.
 - d. Внимательно проверьте на достаточной высоте новую площадку на предмет препятствий, чтобы скорректировать план захода и избежать их.
 - (1) При поиске силовых линий легче увидеть столбы, чем сами провода.
 - (2) Определите направление ветра, чтобы оценить места возникновения турбулентности, создаваемую деревьями и другими препятствиями, и запланировать соответственно этому место приземления.
 - (3) Заборы и холмы может быть трудно увидеть с большой высоты.
 - (4) Заборы и силовые линии часто образуют прямые линии вдоль земли.
5. Управление куполом
- a. Торможение при приземлении и разворотах позволяют замедлить горизонталь и скорость снижения купола, но может увеличить длину глissады захода.
 - b. Развороты с торможением сохраняют высоту и позволяют избегать препятствия.
 - c. Разворот с торможением на малой высоте может не оставить достаточно времени на восстановление к полному режиму, поэтому нужно будет выполнить приземление на торможении.
 - d. Парашютисты должны часто практиковаться в разворотах и посадках с торможением, чтобы быть готовыми к таким случаям.
6. Возвращение с больших дистанций:
- a. Долгий полет в сильный ветер может дезориентировать парашютиста в плане контроля высоты и привести к низким разворотам.
 - b. Высотные сильные ветры обычно затихают у поверхности и не должны считаться средством для перелёта препятствия или опасной площадки.
 - c. Парашютист, пытающийся вернуться с большой дистанции, должен держать в уме запасные варианты и начать приближение к свободной зоне до высоты 300 метров.
 - d. Приземление против ветра желательно, но не в случае низкого разворота.
 - e. При любом приземлении вне основной площадки использование PLF будет хорошей защитой от травм на неизвестном рельефе.
7. Парашютисты должны уважать частную собственность места, где произошло приземление.
- a. Не беспокойте домашний скот.
 - b. Оставьте калитки и ворота в положении, как они были.
 - c. Старайтесь не ходить по грядкам и обрабатываемым посевам.
 - d. урон частной собственности

- (1) Сообщите о любом уроне частной собственности её владельцу и постарайтесь исправить поломки.
- (2) Членство USPA включает страховку на случай таких ситуаций.

G. Столкновения в свободном падении

1. Опасность столкновения возникает в группах парашютистов, либо у парашютистов одного захода, когда они теряют друг друга из вида.
2. Разница скоростей свободного падения может достигать до 240 км/ч горизонтально и вертикально в комбинации.
3. Парашютисты должны принимать меры по предотвращению столкновений в падении и после открытия.

H. Столкновения под куполом

1. Лучший способ избежать столкновения состоит в том, чтобы всё время знать, где находятся другие парашюты.
2. Большинство столкновений под куполом происходит вскоре после открытия, когда два парашютиста открываются слишком близко друг к другу, или ниже 300 метров при заходе на приземление.
3. Большие высоты начала разбежки, лучшее планирование и более дальняя тречка помогают обеспечить чистое воздушное пространство во время открытия.
4. Оставайтесь бдительны во время снижения под куполом и всегда смотрите в направлении разворота прежде чем его совершить, что поможет избежать столкновения с другими парашютами во время снижения.
5. Если парашютисты летят друг на друга, оба должны повернуть направо, если не очевидно, что для избежания столкновения необходимо повернуть налево (когда парашютисты смещены влево друг от друга).
6. Если столкновение неизбежно:
 - a. Защитите свое лицо и приводы на системе.
 - b. Сгруппируйте руки, ноги и голову для защиты от удара.
 - c. Избегайте удара со стропами другого парашюта и другим парашютистом, если это возможно.
 - d. Если столкновение со стропами другого парашютиста неизбежно, расставьте ноги и одну руку, защищая приводы другой рукой, чтобы не пролететь через стропы во время столкновения. Однако столкновение со стропами на высокой скорости может привести к серьезным ранам и ожогам.
 - e. Проверьте высоту относительно минимальной высоты принятия решения и отцепки, рекомендованной для Вашего опыта.
 - f. Коммуницируйте перед тем, как начать действовать:
 - (1) Парашютист выше может ударить парашютиста ниже во время отцепки, кроме случаев, когда один или оба не спутаны или готовы парировать удар.
 - (2) Парашютист ниже может ухудшить ситуацию для парашютиста выше, если отцепится прежде, чем тот будет готов.
 - (3) Если оба парашютиста отцепляются и высота позволяет, второй должен ждать, пока первый не освободит пространство ниже.

SECTION 5-1—ОСОБЫЕ СЛУЧАИ В СКАЙДАЙВИНГЕ ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

- (4) Первый парашютист должен лететь после открытия по прямой из зоны отцепки.
- (5) В какой-то момент ниже безопасной высоты отцепки (300м), может стать необходимо открыть один или оба запасных парашюта (может быть небезопасным вариантом с системой SOS).
- (6) Если оба парашютиста оказались под одним рабочим куполом на малой высоте, возможно станет необходимо приземляться только под ним.
- (7) Коммуникация может быть затруднена, если оба парашютиста в закрытых шлемах.

g. SIM Section 6-6 F "Особые случаи" включает дополнительные рекомендации по теме спутывания куполов.

I. НИЗКИЕ РАЗВОРОТЫ

1. Низкие развороты под парашютом являются одной из самых больших причин серьезных травм и смертей в скайдайвинге.
2. Низкий разворот может быть замислен заранее или следовать из ошибки в суждении при недостаточном опыте в той или иной ситуации.
3. Для предотвращения низких разворотов летите к большой, без излишнего трафика, свободной от препятствий зоне приземления и -
 - a. Летите по запланированному заходу на приземление, способствующему совместному трафику.
 - b. Приземляясь вне основной площадки приземления, заход планируйте на высоте не ниже 300 метров.
4. Как только парашютист понимает, что разворот был сделан на небезопасной высоте:
 - a. Клевантами остановите разворот и верните парашют в положение прямо над головой.
 - b. Прекратите резкое снижение (нырок).
 - c. Сделайте подушку и приготовьтесь к жесткому приземлению (PLF).
 - d. Справьтесь со скоростью, вызванной поворотом
 - (1) Ожидайте более быстрого отклика при управлении клевантами из за более высокой скорости в потоке воздуха.
 - (2) Ожидайте более длительную, более плоскую "подушку".
 - e. В случае преждевременного контакта с землей, не имеет значение, насколько сильного, продолжайте управлять парашютом для уменьшения вероятности дальнейших травм.

ВОССТАНОВИТЕЛЬНАЯ (ПОСЛЕ ПЕРЕРЫВА) ПОДГОТОВКА

А. Студенты

Студенты, не прыгавшие в течение 30 дней, должны сделать по крайней мере один прыжок при прямом контроле действующего Инструктора USPA.

В. Лицензированные скайдайверы

1. Парашютисты, возвращающиеся после длительного перерыва сталкиваются с большим риском, требующим особого внимания для того, чтобы справиться с ним.
2. Необходимо уделить внимание, чтобы вернуть или развить знания, навыки и осмотрительность, нужные для удовлетворительного выполнения задач на прыжок.
3. Прыжки, нацеленные на улучшение навыков выживания, должны предшествовать прыжкам с другими целями.

С. Изменения в процедурах

1. Если открытие или процедуры по особым случаям были изменены, парашютист должен быть полностью обучен и тренирован в тренировочной системе до закрепления опыта.
2. После наземной подготовки нужно выполнить соло прыжок, который включает несколько тренировочных последовательностей и открытие на высоте выше обычной.
3. Парашютист должен повторять наземную практику в коротких интервалах, такими как перед каждым прыжком на выходных, и продолжать открываться на высоте выше обычного до полного ознакомления с новыми процедурами.

Д. Длительные перерывы в прыжках

1. Парашютисты должны получать возобновительные тренировки в соответствии с их историей в скайдайвинге и временем перерыва.
 - a. Очень опытные действующие парашютисты, но не прыгавшие в течение года, или больше должны полностью обучаться при возвращении в спорт.
 - b. Парашютисты, прыгающие нечасто, должны проходить обучение после перерывов длиной даже меньше, чем год.
2. Оборудование, техники и процедуры в скайдайвинге часто меняются.
 - a. Во время восстановительного обучения после длительных перерывов парашютисты могут ознакомиться с новым и незнакомым оборудованием и техниками.
 - b. Процедуры изменяются для соответствия разработкам в оборудовании, авиации, стилях скайдайвинга, правилами FAA и локальными требованиями дропзон.
3. Возвращающиеся парашютисты должны быть натренированы в следующих предметных областях:
 - a. авиационные процедуры
 - b. снаряжение
 - c. процедуры отделения и свободного падения
 - d. управление парашютом и приземление
 - e. особые случаи

A LICENSE

Держатели А-лицензии USPA, не прыгавшие в течение предыдущих 60-ти дней, должны сделать по крайней мере один прыжок под контролем Инструктора или Coach USPA, пока не продемонстрируют контроль высоты, управление свободным падением на всех осях, разбежку и навыки управления куполом, достаточные для того, чтобы безопасно прыгать в группах.

B LICENSE

Держатели В-лицензии USPA, не прыгавшие 90 дней, должны сделать по крайней мере один прыжок под контролем Инструктора или Coach USPA, пока не продемонстрируют способность безопасно применять права этой лицензии.

C AND D LICENSE

Держатели лицензий С и D USPA, не прыгавшие в течение 180-ти дней, должны сделать по крайней мере один прыжок под контролем Инструктора или Coach USPA, пока не продемонстрируют способность безопасно применять права этой лицензии.

SECTION 5-3

СНАРЯЖЕНИЕ

А. НОРМЫ ФЕДЕРАЛЬНОГО ПРАВА НА ОБОРУДОВАНИЕ

1. Дизайн, обслуживание и изменение парашютного оборудования регламентированы Federal Aviation Administration Министерства транспорта США, издающим Federal Aviation Regulations (FARs).
2. Все парашютисты должны быть знакомы со следующими FAR и их применением в скайдайвинге (см. Раздел 9-1 и 9-2 этого руководства):
 - a. Часть 65—Сертификация Риггеров
 - b. Часть 91—Общие Правила полетов
 - c. Часть 105—Парашютная деятельность
 - d. Advisory Circular 105-2—объясняет подробно различные аспекты по парашютному оборудованию, его обслуживанию и модификациям.
3. Разрешения на производство парашютов предоставляют производителям в форма Technical Standard Orders (TSO).
 - a. TSO C-23 выпускается к парашютам, соответствующим текущими стандартам выполнения.
 - (1) NAS 804 для TSO C-23b
 - (2) AS-8015A для TSO C-23c
 - (3) AS-8015B для TSO C-23d
 - b. Эти стандарты определяют тесты, которые должны быть пройдены парашютной системой и ее компонентами для получения одобрения на её гражданское использование.

- c. Процедуры для получения разрешений TSO для парашютов или компонентов описаны в Части 21 FAR (не включено в SIM).
4. Модификации утвержденных парашютов могут быть выполнены только теми, кому это разрешено FAA.
 - a. Одобрение может быть получено путем представления запроса и описания изменений производителю или в FAA Flight Standarts District Office.
 - b. Следующие лица имеют право получать одобрение на модификацию оборудования:
 - (1) FAA мастер- риггер
 - (2) производитель с утвержденной программой гарантии качества
 - c. Изменения не могут быть выполнены без полного документированного одобрения FAA.

В. ОСНОВНОЙ ПАРАШЮТ

1. Парашютисты должны выбирать парашюты, которые обеспечат приемлемое приземление в большом диапазоне обстоятельств на основе нескольких факторов, включая размер парашюта, загрузку купола, конструкция (форма), уровень квалификации и опыта.
2. Владельцы должны свериться с риггером, что все возможные обновления и бюллетени по оборудованию были выполнены.

		Рекомендации по минимальному размеру купола															
		Вес со снаряжением (полётный вес)															
		100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	210	220	230	240	250
Прыжки	0-25	190	190	190	190	190	190	200	200	200	220	220	220	220	240	260	280
	26-50	170	170	170	170	170	190	190	190	190	190	190	200	200	220	240	260
	51-100	170	170	170	170	170	170	170	170	170	190	190	190	200	200	220	240
	101-200	150	150	150	170	170	170	170	170	170	170	170	170	190	200	200	220
	201-300	150	150	150	150	150	150	150	150	170	170	170	170	190	190	190	200
	301-400	135	135	135	150	150	150	150	150	150	150	170	170	170	190	190	190
	401-500	135	135	135	135	135	135	135	135	150	150	150	170	170	170	190	190
	501-750	120	120	120	135	135	135	135	135	135	135	150	150	170	170	170	170
750-1000	107	120	120	120	135	135	135	135	135	135	135	150	150	170	170	170	

SECTION 5-3—ОБОРУДОВАНИЕ ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

3. Парашютисты должны изучить рекомендации производителя парашюта для подбора размера парашюта, обычно представленного максимальным рекомендуемым весом с учетом других факторов:
 - a. опыт парашютиста
 - b. уровень ДЗ над морем
 - c. другие условия, таким как "высота плотности"
4. Загрузка купола, измеренная как общий вес со снаряжением в фунтах делённый на площадь купола в квадратных футах представляет только один вид технических характеристик парашюта.
 - a. Меньший парашют при равной загрузке купола по сравнению с большим того же дизайна покажет более быстрый и чёткий отклик на управление, с большей потерей высоты в любом маневре.
 - b. Дизайн, материалы и техника изготовления могут сделать два одинаково загруженных парашюта весьма разными по лётным качествам.
 - c. Различные формы купола (прямоугольники и эллипсы) будут иметь совершенно разные пилотажные характеристики.
5. Таблица рекомендаций по минимальному размеру купола показывает минимальный рекомендуемый размер купола по полётному весу и общему количеству прыжков, выполненных на куполах-крыло. Размер купола для студентов - по усмотрению инструктора.
 - a. Из-за разных размеров куполов от различных производителей, любой купол менее 3% меньше указанного считается приемлемым.
 - b. Выбор купола для парашютистов, имеющих свыше 1000 прыжков - на их усмотрение.
 - c. Эти рекомендации по минимальному размеру купола могут быть слишком агрессивными для некоторых парашютистов, а в других случаях слишком консервативными. Инструкторы, тренеры по пилотированию и руководство DZ должны помочь парашютистам в выборе купола, соответствующего их способностям и уровню прогресса.

С. ЗАПАСНОЙ ПАРАШЮТ

1. Все парашютисты должны использовать управляемый запасной парашют.
2. FAA требует, чтобы монтаж запасного парашюта, включая подвесную систему, ранец, парашют, свободные концы, медузу, устройство открытия и вытяжной трос, были утверждены для использования.
3. Парашютисты должны изучить FAR относительно максимального сертифицированного производителем веса и скорости для парашютов.
 - a. Парашюты, утвержденные по FAA Technical Standard Order C-23b, C-23c и C-23d тестируются по различным стандартам и имеют различные ограничения в эксплуатации.
 - b. Вся система ограничивается максимальным сертифицированным пределом нагрузки на подвесную с ранцем или запасной парашют (по меньшему значению).

c. Пределы загрузки описаны в руководстве пользователя, веб-сайте производителя или указаны нашивке на компоненте парашюта .

4. Для прямоугольного запасного парашюта парашютисты не должны превышать максимальный вес, определяемый производителем (не обязательно максимальный сертифицированный предел загрузки).
5. Парашютист может превысить номинальные скорости сертифицированной парашютной системы, прыгая с больших высот или прыгая в вертикальной ориентации тела в свободном падении.
6. Круглый запасной парашют
 - a. должен быть оборудован устройством открытия для уменьшения перегрузки и упорядочения открытия
 - b. должен иметь скорость снижения не больше 5,5 метров в секунду
 - c. не должен превышать скорость снижения в 7,5 метров в секунду на уровне моря (для NAS 804) Приведенная таблица указывает минимальный размер круглого запасного парашюта, рекомендованный согласно полному весу парашютиста:

<i>полный вес</i>	<i>скорость снижения при высоком пропускании ткани</i>
До 68 кг	7,4 м/с
68 - до 90 кг	7,6 м/с
90 кг и выше	7,8 м/с

**использование материалов меньшей проницаемости уменьшает скорость снижения*

D. ПОДВЕСНАЯ СИСТЕМА И РАНЕЦ

1. FAA требует, чтобы сборка подвесной системы с двумя парашютами была утверждена.
2. Все концы подвесной системы должны быть свернуты и сшиты или обернуты и сшиты, чтобы ленты подвесной системы не вышли через металлические пряжки и карабины после открытия.
3. Системы открытия парашютов должны быть обслужены согласно графику и процедурам в руководстве по использованию.
4. Для всей производственной отрасли желательна стандартизация местоположения всех приводов на системе.
5. Подвесная система должна быть оборудована приводом отцепки свободных концов (один привод отцепляет оба свободных конца) для легкого и быстрого отделения основного парашюта.
6. Привод вытяжного троса запасного парашюта:
 - a. Приводы типа "петля" должны быть сделаны из металла.
 - b. Пластмассовые и композитные ручки вытяжного троса не рекомендуются.
 - c. Парашютисты должны практиковать отсоединение и выдёргивание привода вытяжного троса запасного парашюта типа "подушка" до легкого использования в особых случаях.
7. Все концы вытяжного троса должны быть защищены.
8. Шпилька вытяжного троса перед зачековкой должна либо сразу идти в шланг, либо быть свободной, прежде, чем зайти в шланг.
9. Нельзя использовать ограничители вытяжного троса. Были случаи фатальных инцидентов, связанных с

SECTION 5-3—ОБОРУДОВАНИЕ ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

запутываниями при открытии на таких системах.

10. Вытяжной парашют запасного парашюта:
 - a. В запасном парашюте обычно используется особый вытяжной парашют.
 - b. Он должен быть правильно закреплен в контейнере и переуложен, если сместился.
11. Система зачековки должна обеспечить безопасное размещение клевант и вытягивание слабины строп управления для безопасности в плане запутывания строп управления и преждевременного выхода клевант.

E. ВЫТЯЖНОЙ ПАРАШЮТ

1. Вытяжной парашют основного разработан, как часть основной парашютной системы.
 - a. Размер вытяжного парашюта и кармана для него должны быть совместимы.
 - b. Размер вытяжного парашюта может влиять на характеристики при открытии основного парашюта.
2. Коллапсируемые вытяжные парашюты добавляют сложность и дополнительные требования по техобслуживанию к системе.
 - a. дополнительный износ из-за большего количества движущихся частей
 - b. опасность высокоскоростного отказа "медуза коллапсирована" при неправильной укладке
3. Пружинные и мягкие "медузы" (выкидные и вытяжные) имеют достоинства и недостатки, влияющие на действия в особых случаях и другие решения.

F. ТРАНЗИТ - RESERVE STATIC LINE (RSL)

1. Транзит прикрепляется к свободному концу основного парашюта для извлечения шпильки вытяжного троса запасного парашюта немедленно и автоматически после отделения свободных концов основного от подвесной системы.
2. RSL рекомендуется для всех опытных парашютистов.
 - a. RSL помогает парашютисту путем извлечения шпильки вытяжного троса запасного после отцепки.
 - b. RSL—
 - (1) должен быть правильно проведен и закреплен
 - (2) при неправильном монтаже может усложнить или сделать невозможной отцепку
 - c. RSL усложняет определенные действия в особых случаях:
 - (1) отцепка после двойного открытия
 - (2) отцепка при запутывании двух куполов после столкновения
 - (3) нестабильная отцепка, хотя статистические данные показывают, что лучше открыть запасной в нестабильном положении, чем задержка в открытии
 - (4) нестабильная отцепка с нашлемной камерой или другим выступающим устройством
 - (5) отцепка с доской для серфинга (хотя RSL, возможно, предотвратил два фатальных случая скарфинга)
 - (6) отцепка на земле в сильный ветер

- (7) поврежденных свободный конец на стороне RSL (сказывается на открытии запаски); предотвращение —
 - (i) осмотр и замена изношенных СК
 - (ii) укладка для мягкого открытия (плотные пучки строп; см. инструкции производителя)
 - (iii) стабильное открытие на низкой скорости
- d. Временно разъединяя RSL, позаботьтесь, чтобы это не сказалось на эксплуатации парашюта; проконсультируйтесь с риггером.
3. При использовании транзита парашютист не должен полагаться на него и должен вручную выдернуть вытяжной трос запасного парашюта после отцепки.
4. RSL может быть нежелательным при участии в купольных формациях.
5. Нельзя использовать соединительное устройство для правых и левых СК, пока это не установлено инструкцией производителя.

G. СТРАХУЮЩИЙ ПРИБОР - AUTOMATIC ACTIVATION DEVICE (AAD)

1. AAD инициирует последовательность открытия запасного на заданной высоте (также иногда используется на основном парашюте).
2. AAD приветствуется для всех парашютистов.
3. Использование AAD для активации запасного парашюта, вместе с надлежащим обучением в его использовании, как показало, значительно увеличивает шанс выжить при отказах или при потере контроля высоты.
4. AAD используется для помощи при открытии парашюта в особых случаях, но парашютист не должен полагаться на него.
5. FAA требует, чтобы при использовании AAD его обслуживали в соответствии с заводскими инструкциями (FAR 105.43.c).
6. Каждый парашютист должен прочитать и понять руководство по использованию AAD.
7. AAD может усложнить определенные ситуации, особенно, если парашютист открывает основной парашют достаточно низко, во время открытия основного срабатывает AAD и открывает контейнер запасного.
8. Важно понимание и рассмотрение действий в особых случаях при одновременном открытии двух парашютов (Раздел 5-1 SIM).

H. STATIC LINE (MAIN)

1. The FAA requires static line deployment to be either by direct bag or pilot-chute assist.
2. The direct bag is a more positive method of static-line deployment because it reduces the chance of the student interfering with main canopy deployment.
3. The FAA requires an assist device to be used with a static line deployment when rigged with pilot-chute assist.
 - a. The assist device must be attached at one end to the static line so that the container is opened before the device is loaded, and at the other end to the pilot chute.

SECTION 5-3—ОБОРУДОВАНИЕ ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

- b. The FAA requires the pilot chute assist device to have a load strength of at least 28 but not more than 160 pounds.
- 4. The static line should be attached to an approved structural point of the airframe.
 - a. A seat belt attachment point is considered part of the airframe, but the static line should pull on it in a longitudinal direction.
 - b. Aircraft seats are not considered to be part of the airframe.
- 5. A static line should be constructed:
 - a. with a length of at least eight feet but not more than 15 feet and should never come into contact with the aircraft's tail surfaces
 - b. with a locking slide fastener, ID number 43A9502 or MS70120
 - c. with webbing of not less than 3,600 pounds tensile strength

I. ЗАИМСТВОВАНИЕ (АРЕНДА) ИЛИ СМЕНА ОБОРУДОВАНИЯ

- 1. Парашюты не должны быть арендованы или даны в займы людям, неквалифицированным для использования данной системы или людям с неизвестными возможностями.
- 2. Использование незнакомого (одолженного, нового) оборудования без достаточной подготовки было фактором во многих смертельных случаях.
- 3. Смена снаряжения:
 - a. Изменения в типе оборудования во время студенческого обучения должны избегаться или быть минимизированы, когда это возможно.
 - b. Для всех парашютистов, при внесении изменений должна быть обеспечена соответствующая переподготовка .
- 4. При прыжках с новым или другим основным парашютом парашютист должен пройти последовательность ознакомления с куполом, описанную в Категориях А-Н Студенческой Программы (многократные прыжки).

J. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВЫСОТОМЕРОВ

- 1. Парашютисты должны всегда знать свою высоту.
- 2. Восприятие высоты затруднено над водой и ночью.
- 3. Высота открытия и другие критические высоты должны быть определены при помощи комбинации взгляда на землю (глазомера) и высотомера.
 - a. Как основную ссылку, каждый парашютист должен учиться оценивать критические высоты (начало разбежки, минимальная высота открытия или отцепки) путем рассмотрения земли и мысленного слежения за ходом времени в свободном падении.
 - b. Высотомеры обеспечивают превосходные вторичные возможности для развития и проверки первичных методов распознавания высоты.
 - c. Некоторые парашютисты могут иметь больше одного высотомера и даже больше одного высотомера одного типа для лучшей осведомленности при прыжке.

d. Парашютисты должны располагать высотомеры так, чтобы они были доступны на протяжении как можно большего количества фаз прыжка.

- 4. Некоторые примеры типов высотомера и их расположения включают:
 - a. визуальный высотомер на запястье
 - (1) легко читается во множестве позиций в свободном падении
 - (2) запястье обычно не затронуто турбулентностью
 - (3) трудно читать при разбежке по горизонту
 - b. визуальный высотомер располагают на груди или ленте подвесной системы
 - (1) информативно для других в группе, особенно при падении на животе
 - (2) читаемо при разбежке по горизонту
 - (3) может ошибаться или роказывать скачкообразно при падении на спине
 - c. аудио-высотомер, обычно возле уха
 - (1) Обеспечивают хорошую ссылку по ключевым высотам в конце запланированного свободного падения.
 - (2) Экстремальный фоновый шум свободного падения и внимание парашютиста к другому событию может снизить эффективность высотомера.
 - (3) Студенты должны использовать аудио высотомеры только после демонстрации удовлетворительного уровня контроля высоты.
- 5. Обучение по использованию высотомера должно включать
 - a. Рассмотрение земли.
 - b. Чтение высотомера и запоминание высоты.
 - c. Повторяйте эту процедуру несколько раз за прыжок, чтобы развивать способность к зрительному определению высоты.
- 6. Ошибки высотомера
 - a. Высотомеры, используют электронные и/или механические компоненты, которые могут повредиться и перестать работать.
 - b. Незначительные различия в приборной высоте всегда можно ожидать.
 - c. Установите высотомер в зоне приземления и не меняйте настройки после отрыва от земли.
 - d. Высотомер может дать погрешность и во время подъема, и во время снижения на плюс-минус 0-150м.
 - e. Стрелка может остановиться и во время подъема, и во время снижения - визуальный контроль земли должен использоваться в сочетании с высотомером.
 - f. Когда высотомер находится в турбулентности (падение на спине), он может показать высоту на 300м выше.
- 7. Используйте высотомер с осторожностью, пользуйтесь и храните его согласно заводским инструкциям.

K. ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

- 1. Использование личного оборудования должно быть определено типом прыжка и мастерством парашютиста, погодой и условиями дрозноны.
- 2. Одежда и снаряжение:
 - a. Соответствующая защищающая одежда, включая комбинезон, шлем, перчатки, защитные очки и обувь надеваются для всех прыжков на землю.

SECTION 5-3—ОБОРУДОВАНИЕ ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

- b. При температуре на высоте ниже 4 градусов Цельсия необходимы перчатки.
- c. Парашютист должен всегда иметь защищенный, но доступный нож.
- d. Жёсткий шлем—
 - (1) должен быть надет на всех прыжках (тандемные студенты могут носить мягкие шлемы),
 - (2) должен быть легким и не ограничить видимость или слышимость
- e. Всем парашютистам рекомендуют носить плавательный жилет, когда намеченное отделение, открытие или приземление происходит в 1600 метрах и менее от открытого водоема (открытый водоем определяется как тот, в котором парашютист может утонуть).

L. Укладка основного парашюта

1. Основной парашют (система с одним ранцем на спине) может быть уложен -
 - a. риггером FAA
 - (1) Риггер FAA может контролировать других людей при укладке любого типа парашюта, для которого этот человек сертифицирован (FAR 65.125.a и b).
 - (2) Несертифицированный человек может укладывать основной парашют при прямом контроле риггера FAA (FAR 105.43.a).
 - b. человеком, намеревающимся использовать его во следующем прыжке (FAR 105.43.a)
2. Знания об укладке:
 - a. У каждого отдельного парашютиста должно быть письменное одобрение S&TA, Инструктора USPA, I/E или риггера FAA для укладки его или ее собственного парашюта.
 - b. Все укладчики парашютов должны знать производственные инструкции по укладке, обслуживанию и использованию.
3. Основной тандем парашют может укладываться (FAR 105.45.b.1) -
 - a. риггером FAA
 - b. парашютистом из персонала, намеревающимся использовать его в следующем прыжке (FAR 105.43.a)
 - c. укладчик при прямом контроле риггера
4. Проявите крайнюю осторожность при использовании временных укладочных шпилек.

M. ОБСЛУЖИВАНИЕ ПАРАШЮТА

1. Осмотр технического состояния:
 - a. Владелец оборудования должен часто осматривать оборудование на предмет повреждений и износа.
 - b. Любые неполадки должны быть быстро устранены компетентным человеком.
 - c. Подробный осмотр парашюта его владельцем рассмотрен в главе "Оборудование" Категории G Студенческой Программы USPA, Секции 4 SIM.

2. Обслуживание и ремонт запасного парашюта:
 - a. FAA требует, чтобы сборка запасного парашюта была утверждена уполномоченным лицом.
 - b. Ремонт запасного парашюта должен быть осуществлен сертифицированным риггером FAA.
3. Техобслуживание и ремонт основного парашюта:
 - a. Ремонт основного парашюта проводится сертифицированным риггером FAA или владельцем, если у него есть соответствующие знания и умения.
 - b. Основной парашют и его контейнер могут обслуживаться без официального утверждения риггером или кем то другим.
4. Серьёзный ремонт и изменения могут быть выполнены только или при контроле:
 - a. мастер риггера FAA
 - b. производителя парашюта
 - c. любого другого производителя, которого FAA признаёт компетентным

ПРОВЕРКА БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕД ПРЫЖКОМ И БРИФИНГИ

А. Подготовка оборудования важна

1. Подготовка всего парашютного оборудования и процедур перед прыжком очень важна для предотвращения несчастных случаев.
2. Эта информация предназначена для обеспечения инструкторского штата и других опытных парашютистов ссылкой для использования в качестве руководства по созданию личного контрольного списка, соответствующего процедурам и оборудованию, которое используется.
3. В некоторых случаях эти проверки будут личной ответственностью других - пилота, инструктора, соач, риггера, руководителя наземной команды, и т.д., однако, никто не должен думать, что эта ответственность должна лежать на других.
 - a. Первоначально, Инструктор USPA выполняет эти проверки безопасности перед прыжком и брифинги для его или ее студентов.
 - b. В течение обучения студенты должны начать учиться проводить их для себя.
 - c. Через лидерство и своё отношение инструкторский штат может привить уважение к безопасности, которое послужит начинающему скайдайверу при принятии личной ответственности за все его или ее действия в скайдайвинге.
4. Студенты, проходящие программу обучения и все опытные парашютисты должны рассмотреть все пункты в этих списках для ознакомления с широким спектром деталей.
5. Эта секция включает контрольные списки для:
 - a. подготовка самолёта
 - b. брифинг наземного персонала
 - c. брифинг пилотов
 - d. брифинг парашютистов
 - e. проверка оборудования
 - f. проверка перед взлётом
 - g. взлет
 - h. определение места выброски
 - i. курс захода
 - j. снижение и посадка в самолете
 - k. дебрифинг после прыжка

В. Брифинги

1. Подготовка самолёта (прежде всего, ответственность пилота, но также ее должен проверить держатель инструкторского рейтинга USPA):
 - a. плакаты: на месте (если требуется)
 - b. сиденья сняты (если требуется)
 - c. стопор двери (под крылом Сессны) убран
 - d. острые объекты закрыты
 - e. хрупкие объекты защищены
 - f. ступени и ручки не загрязнены маслом
 - g. высотомер настроен

- h. подано уведомление для службы управления (NOTAM)
 - i. самолетная рация работоспособна
 - j. static-line приспособление защищено
 - k. нож установлен и доступен
 - l. устройство дистанционной коррекции точки выброски (в больших самолетах)
 - m. данные о восходящих потоках и индикаторы сноса доступны
 - n. ремни безопасности есть и работают
 - o. ручки для подъёма пассажиров на борт сняты
2. Брифинг наземной команды: организатор загрузки (старший на борту или держатель инструкторского рейтинга), должен скоординировать всех для достижения понимания:
 - a. коммуникационные процедуры, отвечающие BSR для связи земля-воздух: дым, панели, радио, и т.д.
 - b. порядок отделения
 - c. дистанция между группами при выходе
 - d. приоритеты маршрутов захода на приземление
 - e. контроль зрителей и транспортных средств
 - f. студенческие операции (Инструктор USPA)
 - (1) ограничения по ветру
 - (2) выбор свободной площадки приземления
 - (3) замечания по приземлениям студентов
 - (4) ведение основного журнала
 - (5) процедуры первой помощи
 3. Брифинг пилотов: организатор загрузки координируется с пилотом.
 - a. высоты захода на прыжок
 - b. направление захода на прыжок
 - c. коммуникации (земля-воздух, инструктор-пилот, управление воздушным движением)
 - d. высоты самолета во время коррекции курса захода
 - e. скорость на курсе захода и его ограничение
 - f. блокировка тормоза колеса (если применимо), но без использования стояночного тормоза
 - g. общая масса и требования центра тяжести, ограничения
 - h. процедуры особых случаев в самолёте
 - i. процедуры особых случаев с оборудованием в самолете
 4. Брифинг парашютистов
 - a. проводится организатором загрузки
 - (1) высота отстегивания привязного ремня: 450м над землей или определяемая политикой DZ
 - (2) движение в самолете, особенно на курсе захода
 - (3) процедуры по особым случаям в самолете, включая коммуникационные процедуры
 - (4) особые случаи с оборудованием

SECTION 5-4—

- b. проводиться Инструктором USPA:
 - (1) обзор парашютной книжки студента
 - (2) план прыжка
 - (i) отделение и свободное падение, включая команды
 - (ii) обучение или анализ особых случаев
 - (iii) управление куполом и заход на приземление
 - (iv) вид дрозона и препятствия (рекомендуются фотография или карта)
 - (3) защита приводов системы
 - (4) поведение в самолете: мысленная подготовка и движение

С. ЧЕКЛИСТ ОБОРУДОВАНИЯ

1. Ответственность за проверку оборудования перед загрузкой и отделением:
 - a. Инструктор USPA или Coach проверяют оборудование студента.
 - b. Каждый парашютист удостоверяется, что его или ее собственное оборудование осмотрено три раза до каждого прыжка.
 - (1) перед тем, как было надето
 - (2) перед загрузкой
 - (3) перед отделением
2. Чеклист
 - a. шлем: надлежащего размера и ремень подбородка правильно подогнан
 - b. защитные очки в порядке и чистые
 - c. система отцепки: правильно собрана и периодически обслуживаются
 - d. транзит (RSL) присоединен и разбит правильно проведён (обратитесь к инструкциям производителя)
 - e. высотометры проверены и настроены, не закрывают приводы системы
 - f. основной парашют
 - (1) основной парашют правильного размера
 - (2) ранец правильно закрыт, петля зачеховки в хорошем состоянии
 - (3) устройство активации
 - (i) вытяжной трос: в кармане, прикреплен и защищен на обоих концах, шпилька или кабель движутся в шланге, петля зачеховки в норме и вытяжной парашют правильно уложен.
 - (ii) "мягкая медуза": вытяжной парашют надёжно в кармане, стреньга проложена правильно и безопасно, шпилька безопасно закреплена на стреньге, плотно расположена в петле зачеховки, есть слабина выше шпильки (это может относиться к некоторым системам - см. инструкции производителя),
 - (iii) pull-out pilot chute (not approved for student use) handle secure: pin seated, free movement of the handle through pin extraction (see manufacturer's instructions)
 - (4) практикуйте защиту привода открытия основного парашюта (студент)

- g. подвесная система:
 - (1) ленты не перекручены и правильно проведены
 - (i) грудная перемычка
 - (ii) ножные обхваты
 - (iii) ремень живота, если есть
 - (2) карабины в порядке и защёлкнуты и/или пряжки правильно затянуты
 - (3) настроена по фигуре
 - (4) скользящие ленты подвесной системы завернуты на конце и сшиты
 - (5) слабина убрана и зафиксирована
- h. ремень живота (если используются):
 - (1) правильно проведен
 - (2) подогнан
 - (3) пряжки правильно затянуты
- i. запасной парашют:
 - (1) подходящий для парашютиста размер
 - (2) шпилька усажена, не кривая и петля (петли) закрытия в хорошем состоянии
 - (3) вытяжной парашют на своём месте
 - (4) карта данных укладки датирована, пломба на месте
 - (5) карман ручки вытяжного троса в порядке
 - (6) клапан над шпилькой закрыт
 - (7) общий вид
- j. свободные концы не скручены и клеванты защищены
- k. стропы рядов и стропы управления не видны
- l. static line (students):
 - (1) правильная длина, направление, и совместимость с самолетом
 - (2) устройство помощи (если требуется) правильно установлено
 - (3) static-line защищена от преждевременного открытия
 - (4) шпилька зачеховки или кабель на месте
- m. личное:
 - (1) обувь - надлежащий тип и размер, нет открытых крючков и застежек
 - (2) защищающая одежда
 - (i) карманы комбинезона закрыты
 - (ii) другая совместимая с парашютизмом верхняя одежда
 - (iii) перчатки, если требуется
 - (3) нет ненужных аксессуаров, таких как камеры
 - (4) пустые карманы
 - (5) беруши
- n. страхующий прибор (AAD):
 - (1) обслуживается по графику производителя
 - (2) откалиброван для прыжка (при необходимости)
 - (3) кабель правильно уложен
 - (4) блок управления в надлежащем месте
 - (5) взведён или включен, как требуется
- o. рация (студенты) защищена и функционирует (тест с базой)
- p. состояние всех застёжек на липучке и клапанов
- q. подгонка и внешний вид в целом

ПОГОДА

А. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВЕТРОВ

1. Ветры у земли должны быть определены до прыжка и измерены в действующей зоне приземления.
2. Высотные ветры:
 - a. Информация о высотных ветрах от FAA является только прогнозами.
 - b. Наблюдения могут быть сделаны в полете с использованием навигационных систем, например, GPS.
 - c. Ветры могут измениться в любое время, таким образом, вся доступная информация должна быть проверена парашютистом перед и во время прыжка.

В. ОПАСНЫЕ ПОГОДНЫЕ ЯВЛЕНИЯ

1. Погодные фронты не появляются без предпосылок, но могут застать врасплох.
 - a. Некоторым фронтам предшествуют фронты с порывами ветра (внезапная и суровая погода).
 - b. Приближению погодного фронта предшествуют быстрые и существенные изменения в силе и направлении ветров на высоте и на поверхности.
2. В спокойные, жаркие, влажные дни могут спонтанно образоваться грозы и двигаться в непредсказуемом направлении.
3. Пыльные вихри - мини-торнадо, спонтанно появляющимися в дни высокой тепловой активности, конвекции.
4. Где получить практическую информацию о грядущей погоде:
 - a. the Weather Channel
 - b. www.weather.com
 - c. прогнозы погоды
 - d. помощь пилота (он обязан знать погоду перед вылетом)
 - e. постоянное наблюдение

С. ВЫСОТА ПЛОТНОСТИ

1. Характеристики парашюта измеряются в условиях нормальных температур и влажности, на уровне моря.
2. Высота, температура и влажность влияют на плотность воздуха.
3. Высота по плотности это плотность воздуха, измеряемая с учетом температуры и высоты.
4. С ростом высоты по плотности возрастает скорость в потоке:
 - a. на пять процентов с 900м до 3600м (над уровнем моря)
 - b. больше чем на пять процентов за каждые 900м выше 3600м
5. С ростом высоты по плотности парашютист может ожидать:
 - a. более высокую скорость свала
 - b. более высокую горизонтальную скорость
 - c. более быстрое снижение
 - d. более высокие перегрузки при открытии
6. Самолёт подвержен влиянию высоты по плотности в следующем:
 - a. более длинные дистанции посадки и взлета
 - b. уменьшается эффективность винта
 - c. снижение эффективности реактивного двигателя
 - d. набор высоты происходит медленнее и более полого
 - e. меньше полезной нагрузки может нести
7. Пилот должен знать высоту по плотности перед взлетом, а парашютистам рекомендовано знать ее влияние на характеристики своего парашюта.

SECTION 5-6—**САМОЛЁТ**

1. Парашютисты играют большую роль в самолете, чем обычные пассажиры, потому что их действия могут существенно влиять на управляемость самолета, особенно во время отделения.
 - a. Лишний тормоз в виде парашютистов за бортом уменьшает воздушную скорость, необходимую для полета и уменьшает эффективность поверхностей управления.
 - b. Избыточный вес в задней части самолета может вызвать потерю контроля над самолетом и ввести его в штопор.
2. Все парашютисты должны быть проинформированы пилотом на темы, описанные в Брифинге Самолёта в Категории E Студенческой Программы USPA (Раздел 4 SIM).
3. Самый маленький самолет, который будет использоваться для студенческих прыжков должен быть в состоянии везти пилота и по крайней мере трех парашютистов.
4. Высотные открытия
 - a. Пилот и все парашютисты, на борту самолета должны быть проинформированы каждый раз, когда планируется открытие выше нормальной высоты (обычно 1500 метров и ниже).
 - b. Когда больше, чем один самолет участвует в выброске, пилоты каждого самолета в полете во время прыжка должны быть уведомлены об этом.
5. Заправка самолета
 - a. Операции заправки самолета должны происходить далеко от посадочных зон и зон загрузки парашютистов и никто, кроме пилота и заправочной команды, не должен быть на борту самолета во время заправки.
 - b. USPA практикует быструю дозаправку (заправка самолета, в то время как двигатель работает) для определённых реактивных самолётов в соответствии с инструкциями Parachute Industry Association Technical Standard TS-122.
6. Загрузка в самолет
 - a. Студенты никогда не должны подходить к самолету, работает ли двигатель или нет, если они не под прямым контролем держателя инструкторского рейтинга USPA.
 - b. Все должны всегда заходить к самолету сзади крыла и всегда заходить к вертолету спереди или сбоку, только после зрительного контакта с пилотом.
 - c. Все должны всегда защищать его или ее приводы системы при входе в самолет и выполнять процедуры для предотвращения случайной активации любого оборудования.
7. Все на борту самолета подвергаются размещению по требованиям в FAR 91.107, и требованиям в FAR 91.307.
8. Набор высоты
 - a. У всех должно быть полное понимание и готовность принять соответствующие меры при случайной активации парашютного оборудования в самолете.
 - b. Привязные ремни должны остаться застёгнутыми, все жёсткие шлемы и другие потенциальные "снаряды" остаться закрепленными, пока пилот не скажет парашютистам, что они могут открепить их.
 - c. Студенты должны сидеть на своём месте, и передвигаться по самолёту только по команде инструктора или coach.
 - d. Размещение пассажиров должно быть определено заранее и будет варьироваться в зависимости от самолета, размера и типа загрузки.
 - e. При загрузке важно правильно распределиться в самолете для сохранения баланса относительно центра тяжести, который необходим самолету для безопасного полета.
 - f. Парашютисты должны сотрудничать самым тесным образом с пилотом для сохранения безопасности самолета течение полета по маршруту.
 - g. Самолет не должен быть загружен большим весом, чем максимально разрешенный в инструкции по эксплуатации.
 - h. Ошибка в загрузке в плане надлежащего веса и баланса в течение полета может привести к потере управления самолетом.
9. Если привязные ремни не используются, они должны быть открыты, а застегиваться только при использовании.
10. Все пилоты и другие пассажиры самолета должны иметь парашюты в случаях, когда это требует FAA.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТА ВЫБРОСКИ- SPOTTING

А. ПОЧЕМУ SPOTTING ВАЖЕН

1. Выбор правильной точки отделения и ведение пилота к ней (споттинг) помогает каждому парашютисту выполнить свою обязанность приземлиться на соответствующей свободной площадке.
2. Парашютисты должны продемонстрировать основные способности к споттингу для получения USPA A license.
3. Споттинг при более трудных обстоятельствах требует постоянной практики и обучения.
4. В дополнение к соображениям для отделения одного парашютиста или группа из самолета в правильной точке, споттеры должны думать о правильном отделении групп на одном заходе от большего самолета.

В. ПРИОРИТЕТЫ

1. Будьте знакомы с DZ и близлежащим районом, включая точку отделения и открытия.
 - a. Парашютисты должны наблюдать и говорить с участниками предыдущих подъёмов, чтобы те помогли определить правильное направление курса захода, точки открытия и отделения.
 - b. Методы для оценки отделения и открытия, основанные на прогнозах высотных ветров, объясняется в разделах Самолёт и Споттинг Категорий F и G Студенческой Программы, Раздела 4 этого руководства.
 - c. Индикатор сноса под воздействием ветра (WDI) является эффективным для определения дрейфа под парашютом.
 - (1) кусок крепированной бумаги с грузом выбрасывается на высоте открытия или на половине этой высоты и по наблюдаемой позиции оценивается снос относительно земли для прыжка.
 - (2) Парашютисты на борту самолета наблюдают дрейф WDI для определения расстояния и направления лучшей точки открытия против ветра от цели.
 - (3) Парашютисты должны собирать индикаторы сноса после того, как они приземлятся.
 - (4) Наблюдение и вычисление места по отчёту о ветрах на высотах заменил WDI для большинства обычных прыжков.
2. Выглядывайте из самолета:
 - a. следите за трафиком внизу
 - b. следите за облаками
 - c. для споттинга
3. Идентифицируйте DZ, точку взлета и отделения, точку открытия двери самолета.
4. Техника для определения точек четко под самолетом описана в Категории D ISP.

С. РАЗДЕЛЕНИЕ И ПОРЯДОК ГРУПП НА КУРСЕ САМОЛЕТА ПРИ ВЫБРОСКЕ

1. Медленнее падающие парашютисты и группы, дольше подвергающиеся воздействию высотных попутных ветров снесаются дальше по ветру, чем парашютисты и группы, падающие быстрее.
 - a. Медленнее падающие группы должны выйти перед более быстрыми, если курс захода направлен против ветра.
 - b. В дни с сильными высотными ветрами дайте больше времени разделения между группами на том же заходе для получения горизонтального разделения над землёй.
 - (1) Обеспечьте по крайней мере 300м разделения между людьми, прыгающими соло.
 - (2) Обеспечьте по крайней мере 450м разделения между небольшими группами, добавляя больше с увеличением размера групп.
 - c. Когда парашют открылся, отложите полёт под куполом по или против курса выброски, пока -
 - (1) Любая медленно падающая группа, вышедшая до Вас, не откроет их парашюты и повернет к зоне приземления.
 - (2) Группа, выходящая после, закончила свободное падение и открылась.
2. Курс захода поперек высотных ветров (crosswind) помогает достичь разделения между группами.
3. Летит ли один более самолетов, каждый следующий заход должен начинаться через достаточное количество времени для снижения парашютистов предыдущего захода до безопасной высоты.

Д. СОВЕТЫ ПО ПЛАНУ ОТДЕЛЕНИЯ ДЛЯ РАЗЛИЧНЫХ ДИСЦИПЛИН

1. Большой самолет может включать несколько групп парашютистов, прыгающих различные дисциплины, некоторые из которых используют больше воздушного пространства, чем другие.
 - a. Формации, падающие в животом к земле.
 - b. Формации Freefly, падающие головой вниз, стоя или сидя.
 - c. AFF студенты с инструкторами.
 - d. Тандемы.
 - e. Трекинг группы.
 - f. Флокинг группа
 - g. Вингсьюты.
2. Некоторые из этих групп будут склонны падать почти вертикально после отделения, дрейфуя горизонтально с эффектами ветра, но не сильно перемещаясь в воздушном пространстве благодаря собственному смещению.
3. Эти группы включают парашютистов формаций, фрмфлая, соло студентов и тандемы - они разделяются друг от друга путем выжидания времени между группами прежде, чем выйти из самолета.
4. Трекинг группы, флокинг группы и вингсьютеры преодолет большие горизонтальные дистанции, которые должны быть приняты во внимание при планировании плана снижения.

SECTION 5-7—

- a. Эти группы должны следовать определенному на земле плану траектории полета.
- b. Выход в последнюю очередь является наиболее распространенным порядком отделения на тречку, флочку и вингсьютеров.
- c. Сразу после отделения, группа должна лететь перпендикулярно к курсу захода для обеспечения бокового разделения с другими группами на самолете.
- d. После получения достаточного бокового расстояния, группы могут лететь в подветренном направлении, летя параллельно другим группам, вышедшим ранее.
- e. Парашютист, ведущий этот тип группы, должен направлять группу в запланированном направлении на протяжении свободного падения, поддерживая соответствующее боковое разделение.
- f. Точка начала разбежки должна быть достаточно далеко, чтобы парашютисты достаточно удалились друг от друга горизонтально, а также от групп, вышедших из самолета ранее.
- g. Загрузки самолета, включающие больше чем одну группу тречки, флочки или вингсьютеров добавляют сложности к требованиям воздушного пространства, необходимым, чтобы каждая группа открывалась в свободной области.
- h. В зависимости от ситуации может быть более безопасно ограничить загрузку каждого самолета только одной группой с большим горизонтальным перемещением в свободном падении.

ОТЧЁТЫ ПО ИНЦИДЕНТАМ

А. Инциденты

1. Владельцы рейтингов USPA и S&TA, лидеры "в полях действий", являются ответственными за наличие отчётов по инцидентам. Проведение этих отчётов поможет USPA мониторить текущие тенденции на практике и давать указания персоналу USPA и членам совета директоров для того, чтобы решать проблемы оборудования, улучшать методы подготовки и продвигать процедуры безопасности.
2. Инцидент, который требует сообщения, включает любое событие, которое требует медицинской помощи или ставит вопрос безопасность. Также другие инциденты, о которых нужно сообщить, включают в себя примечательные сбои, небезопасные процедуры, необычные или этически недопустимые прыжки с парашютом или другие экстраординарные случаи с парашютными прыжками.
3. Отчёты об инцидентах гарантированно включают следующее (но не ограничиваются этим):
 - a. Смертельные случаи
 - b. Травмы, требующие медицинского внимания (всё, что больше, чем локальная первая помощь)
 - c. Любые травмы студентов, включая тандем-студентов и пассажиров
 - d. Открытия запасного парашюта (преднамеренные или нет)
 - e. Срабатывания приборов AAD
 - f. Приземления вне аэродрома или на препятствия (здания, вода, провода, деревья)
 - g. Аварийные покидания летательного аппарата
 - h. Столкновения во фрифолле или под куполом
 - i. Преждевременные открытия в самолёте или во фрифолле
 - j. Повреждение подвесной системы или купола во время прыжка
 - k. Незапланированное падение предметов на землю во время прыжка
 - l. Что либо, что зарегистрировано в иске по страховке

В. РАССЛЕДОВАНИЯ И СООБЩЕНИЯ ОБ ИНЦИДЕНТАХ

1. Фаталити и другие существенные инциденты это несчастная часть скайдайвинга и требует адресного внимания. Скайдайверы получают важные уроки на ошибках других людей. Члены USPA должны взять его на себя заполнение сообщения о происшествии, когда суть происшествия удовлетворяет любому из условий в секции A.3, чтобы соответствующий S&TA мог беспристрастно расследовать любой инцидент. Для создания полной картины USPA нужны все причастные, чтобы собрать информацию об инцидентах и сообщить о них USPA. Когда событие требует нескольких отчетов, включая мнения свидетелей и/или личные наблюдения расследующего, усилия должны быть скоординированы через местного S&TA. USPA сохраняет отчеты конфиденциальными, выполняя процедуры, включенные в эту секцию. Целостность и эффективность системы оповещения основываются на действиях каждого официального лица USPA, точно выполняющего процедуры USPA, как описано в данном руководстве.

С. ПОДАЧА И РАЗМЕЩЕНИЕ ОТЧЕТОВ ОБ ИНЦИДЕНТАХ

1. Чтобы поддержать конфиденциальность отчетов и защитить целостность системы оповещения о происшествиях, USPA проводит следующие рабочие процедуры. Все должны тщательно выполнять процедуры, описанные в этой секции.
 - a. Сообщающая сторона должна использовать процесс подачи онлайн, но когда это недоступно, напечатать подробный отчет о каждом значительном инциденте и послать первоначальный доклад в главный офис USPA.
 - b. Главный офис USPA хранит любую информацию, чтобы определить тенденции для USPA и всей индустрии скайдайвинга.

- c. Имена и местоположение не сохраняется в электронной базе данных.
- d. Представленные отчеты уничтожаются, как только информация об инциденте введена в электронную базу данных.
- e. Представление информации, используя форму сообщения о происшествии онлайн, найденную по uspa.org, поможет гарантировать точность и сохранять данные безопасными.
- f. Главный офис USPA может издать краткое описание отчета в журнале "Parachutist", исключая дату, определенное местоположение и имена любых вовлеченных.

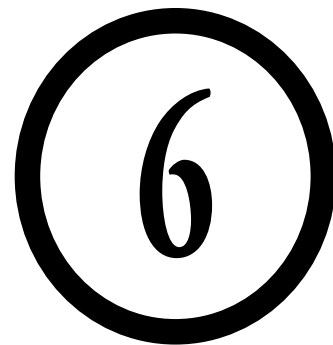
D. ФОРМА ОТЧЕТА ПО ИНЦИДЕНТУ

1. Надлежащее использование формы об инциденте поможет гарантировать, что вся необходимая информация представлена в USPA.
2. Подробная информация в описании поможет USPA сделать правильные выводы по инциденту.
3. Виды травм должны быть указаны как при сметельных случаях, так и в случаях нефатальных инцидентов.
4. Если случай нефатальный, необходимо представить прогноз по выздоровлению травмированного.
5. Все факторы, которые привели к инциденту, должны также быть включены, чтобы помочь определить, как несчастный случай произошел.

E. ПОЛИТИКА USPA ОТНОСИТЕЛЬНО УМЕСТНОСТИ И КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТИ ИНФОРМАЦИИ

1. Предистория
 - a. Успех программы USPA по отчётам по безопасности зависит от свободного обмена информацией между "репортёрами в полях" (например S&Ta) и офисом USPA. Если подавшее отчёты официальное лицо верит, что информация будет использована только для целей статистики и обучения и что доложив самостоятельно, его информация не будет передана третьей стороне, то в этом случае система оповещения будет продолжать служить лучшим интересам сообщества. Если, с другой стороны, данная особая информация с какой либо целью будет передана третьим лицам, USPA потеряет доверие людей, которые дали информацию, а вместе с тем и важные данные для улучшения уровня безопасности в индустрии.
 2. Политика
 - a. Документы используются только сообщающей стороной и чиновниками USPA по мере необходимости, чтобы увеличить уровень безопасности через образование и обучение.
 - b. Все просьбы третьих лиц получить доступ к такой информации или документам будут переадресованы к исполнительному директору USPA, который после консультаций с Президентом USPA определит необходимость привлекать других советников.
 - c. Отказ придерживаться этих процедур подвергнет нарушившего члена USPA дисциплинарным мерам в рамках Разделов 1-6 USPA Governance Manual.

Section Six



ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ



РЕЗЮМЕ СЕКЦИИ:

Завершение первичного инструктажа и приобретение лицензии предоставляет много новых возможностей для дальнейшего развития в скайдайвинге.

Продвижение в одной или более областей, обсужденных в этой секции, поможет улучшить Ваши навыки и увеличить Ваше удовольствие и удовлетворение от спорта.

Информация в этой секции дает представление о ночных прыжках, прыжках на воду, купольных формациях, высотных прыжках, прыжках с камерой, прыжках с вингсьютом и "продвинутом" пилотировании купола.

Эти инструкции также помогут Вам приобрести умения и знания для USPA B, C, и D лицензий и рейтингов USPA.

ВАЖНЫЕ ОТСЫЛКИ

- групповое свободное падение— 6-1
- фрифлай, фристайл, скайсерфинг - 6-2
- скорость и время свободного падения - 6-3
- ночные прыжки - 6-4
- приземление на воду - 6-5
- купольные формации - 6-6
- высотные прыжки и использование кислорода - 6-7
- прыжки с камерой - 6-8
- вингсьют - 6-9
- основы пилотирования под куполом - 6-10
- "продвинутое" пилотирование под куполом - 6-11

КОМУ НУЖНА ЭТА СЕКЦИЯ?

- парашютисты, планирующие участие в новых типах прыжков
- парашютисты, планирующие необычные прыжки
- парашютисты, идущие на Лицензии и рейтинги USPA
- Инструкторы USPA, проводящие брифинги ночных прыжков и на воду
- должностные лица USPA, консультирующие парашютистов при различного рода прыжках

SECTION 6-1—**ГРУППОВАЯ АКРОБАТИКА (RELATIVE WORK / RW)****А. ЧТО ТАКОЕ RELATIVE WORK?**

1. Групповой скайдайвинг, традиционно названный «RW», может быть описан как намеренное маневрирование двух или больше парашютистов вблизи друг к другу в свободном падении.
2. Идея группового скайдайвинга - плавные движения и грация двух или больше парашютистов в воздушной гармонии.
 - a. Столкновения в воздухе и воронкообразные завалы формаций не только нежелательны, но и опасны.
 - b. Столкновение двух тел в падении может вызвать тяжелые травмы или смерть.
 - c. Самая большая опасность появляется, когда парашютисты теряют визуальный контакт друг с другом и открываются независимо, что может привлечь к тому, что парашютист в свободном падении столкнется с открытым парашютом.
 - d. Даже после открытия, есть возможная опасность столкновений парашютов, если надлежащие правила техники безопасности не соблюдены.
- (3) парашютисты, участвующие в прыжках где скорость падения выше, чем в ориентации "на животе"
- (4) прыжки с использованием предметов, игрушек или другого специального оборудования (знаки, баннеры, дым, флаги, обручи, трубы, и т.д.)
- (5) прыжки в незнакомой области или в случае посадки вне летного поля (ошибка споттинга в свободном падении)
- (6) другие особые условия

2. По сигналу о разбежке или после достижения высоты разбежки, каждый участник должен:
 - a. развернуться на 180 градусов от центра формации
 - b. плоско разбежаться к запланированной высоте открытия (плоская разбежка по горизонту даст лучшее разделение, чем пикирование вниз)

3. Открытие

- a. Открытие должно сопровождаться отмашкой, для тех парашютистов, которые могут быть выше.
- b. Во время отмашки нужно посмотреть вниз и по сторонам, чтобы гарантировать, что область чиста.
- c. У человека ниже есть приоритет движения, и в свободном падении и под куполом

В. ОБУЧЕНИЕ И ПРОЦЕДУРЫ

1. Перед обучением групповому свободному падению каждый студент должен пройти все тренировки и соответствовать критериям развития в Категории F Студенческой Программы USPA, Раздела 4 SIM.
2. Начальная подготовка для навыков группового свободного падения должна начинаться, как только студент пройдет Категорию F ISP -
 - a. чтобы заинтересовать парашютиста
 - b. чтобы поощрить релаксацию в воздухе
 - c. чтобы развить координацию
 - d. чтобы предоставить возможность групповых действий
 - e. чтобы поощрить ответственное отношение к процедурам безопасности
3. Первичная подготовка должна начинаться не больше, чем с двух парашютистов - стажера и держателя Инструкторского рейтинга USPA.
4. Рекомендуемая учебная схема для обучения навыкам группового свободного падения включены в Категории G и H ISP.

С. РАЗБЕЖКА

1. Минимальная высота начала разбежки должна быть -
 - a. для групп из пяти или менее участников, по крайней мере на 450м выше, чем высочайшая запланированная высота открытия в группе (не считая одного оператора)
 - b. для групп шесть или больше, по крайней мере 600м выше, чем высочайшая запланированная высота открытия в группе (не считая сигнальщика, открывающегося на месте или операторов)
 - c. выше предыдущего для:
 - (1) группы с одним или более малоопытным парашютистом
 - (2) парашютисты с более медленным открытием парашютов или более быстрыми куполами

Д. ДРУГИЕ ССЫЛКИ

1. См. раздел 6-2 SIM, «Freeflying, фристайл, и Рекомендации по Скайсерфингу» для получения информации о групповых прыжках, в вертикальных ориентациях.
2. См. раздел 6-4 SIM, «Рекомендации по ночным прыжкам» для руководства по групповым прыжкам ночью.

ФРИФЛАЙ(FE), ФРИСТАЙЛ И СКАЙСЕРФИНГ

А. ОСОБЕННОСТИ ФРИФЛАЯ

1. Эти рекомендации дают представление для вертикальной позиции тела в свободном падении, связываемой со значительно более высокими скоростями и быстрыми изменениями в скорости падения.
2. Разнообразные скорости свободного падения среди парашютистов ведут к различным действиям в свободном падении, влияют на разделение между людьми и группами, выходящими в одном заходе над дрозной.
3. К термину «фрифлайнг» в этом контексте относятся все действия, которые задействуют падение на спине, стоя, вниз головой, "сидя", фристайл и скайсерфинг.

В. НЕОБХОДИМЫЕ НАВЫКИ

1. Перед обучением фрифлаю парашютист должен:
 - a. иметь USPA A license
 - b. получить инструкцию по фрифлай от держателя инструкторского рейтинга USPA с обширным опытом фрифлай
2. Парашютист должен продемонстрировать навыки, включая:
 - a. последовательный контроль высоты
 - b. основные навыки формаций
 - c. способность разбежаться для достижения горизонтального разделения
 - d. понимание линии курса захода
 - e. умение двигаться вверх, вниз, вперед, назад и вращение в позиции на спине перед тем, как пытаться маневрировать в сите.
 - f. умение двигаться вверх, вниз, вперед, назад и вращение в позиции сит перед тем, как пытаться маневрировать стоя или хэддаун.

С. ОБОРУДОВАНИЕ

1. Оборудование должно быть защищено, чтобы предотвратить преждевременное открытие парашюта.
 - a. Преждевременное открытие на скоростях, характерных для этого типа скайдайвинга может привести к тяжелым травмам или к нагрузкам оборудования выше пределов, установленных производителями.
 - b. Системы открытия и ручки эксплуатации должны остаться в безопасности во время положения хэддаун и головой вверх, поэтому оборудование для фрифлай должно включать:
 - (1) карман для медузы, смонтированный внизу ранца, мягкую медузу или систему открытия основного купола с помощью кольца с тросом
 - (i) Наружно монтируемые на ножных обхватах медузы представляют крайнюю опасность.
 - (ii) Любая незакрытая стреньга медузы является опасной.

(iii) Рекомендуется использование вставляемой подушки, чтобы обеспечить дополнительную безопасность медузы во время высоких скоростей свободного падения.

- (2) петли чековки, клапаны защиты шпилек, клапаны свободных концов своевременно обслуживаются и имеют соответствующие размеры.
2. Ленты подвесной системы
 - a. Ножные обхваты должны быть соединены между собой, чтобы не перемещаться к коленям в позиции сидя в свободном падении, или во время транзитов.
 - b. Лишняя длина ножных и грудных ремней должна быть плотно убрана.
3. Рекомендуется использовать страхующий прибор из за высокой опасности столкновений и потери контроля высоты, связанного с фрифлай.
4. В случае с досками для скайсерфинга рекомендуется система отцепки доски, которая может быть активирована любой рукой, без изгиба в талии.
5. Личные аксессуары для фрифлай:
 - a. аудио высотомер (рекомендуется два)
 - b. визуальный высотомер
 - c. жесткий шлем
 - d. одежда или комбинезон, который останется на месте во время положения хэддаун или головой вверх и не затруднит доступ к приводам системы, не закроет высотомер.

Д. ПОДГОТОВКА

1. У фрифлай есть много общих черт с формациями "лицом к земле".
 - a. Новичок будет прогрессировать намного быстрее и безопаснее с тренером.
 - b. Новички не должны прыгать друг с другом пока -
 - (1) получают начальную подготовку во фрифлай
 - (2) не продемонстрируют способность управлять движением вниз, вперед и назад в положении сит.
2. До прыжков с более многочисленными группами обучение должно следовать той же модели, что и для дисциплин купольных формаций и свободного падения: формация новичка и тренера для развития отделения, позиции тела, подхода, транзитов и навыков разбежки.

Е. ОПАСНОСТИ, СВЯЗАННЫЕ С ГРУППОВЫМ ФРИФЛАЙ

1. Непреднамеренный переход от быстрого падения к позиции на животе ("corking") приводит к быстрому замедлению как правило с 280км/ч до 190 км/ч
 - a. Групповой фрифлай требует способностей:
 - (1) сохранять высокоскоростную позицию всё время
 - (2) не занимать воздушное пространство выше других фрифлаеров
 - b. Переход в высокоскоростную позицию, когда остальные в низкоскоростной, заставляет

SECTION 6-2—ФРИФЛАЙ(FP), ФРИСТАЙЛ И СКАЙСЕРФИНГ

- парашютиста опускаться ниже формации, что влечет к риску при разбежке.
2. Фрифлайнг чаще ведет к рискам потери контроля высоты, чем традиционный скайдайвинг по нескольким причинам.
 - a. Высокие скорости означают более короткое время падения
 - (1) Время свободного падения животом к земле с 4000м к обычной высоте открытия занимает приблизительно 60-65 секунд.
 - (2) Обычное время падения в фрифлай- всего 40 секунд.
 - b. Позиции хеддаун и сит представляют другую визуальную картину земли - фрифлаер визуально может не знать о своей высоте.
 - c. Визуальные высотометры трудно увидеть в некоторых позициях тела.
 - d. Аудио высотометры может быть трудно услышать из за сильного шума потока на высоких скоростях во фрифлай.
 - e. Как и с другими парашютными дисциплинами, участники не должны фокусироваться на маловажных целях, чтобы не терять сосредоточения на более важных аспектах скайдайва - времени и высоте.
 3. Горизонтальный снос
 - a. Новички freeflyers часто дрейфуют в сторону в свободном падении.
 - (1) Опытный тренер может исправить проблему.
 - (2) На соло прыжках фрифлаеры должны практиковать движение перпендикулярно к линии захода (90 градусов к направлению курса захода).
 - (3) Разделение от других групп может быть улучшено, при разбежке перпендикулярно к курсу захода на обычной высоте начала разбежки.
 - b. Опытный фрифлаер должен также знать о боковом движении, тренируя новичков или выполняя прыжки, включающие горизонтальное движение.
 - c. Все парашютисты во взлётах, где есть и фрифлаеры, и традиционные формации, должны учитывать общий эффект ветра на их снос во время свободного падения.
 - d. Как главное правило, быстро падающие группы должны выходить после медленнее падающих групп, особенно, когда курс захода направлен против сильного встречного ветра.
 4. Быстрее падающие группы должны отложить полет под куполом по ветру и остаться в позиции, позволяющей парашютистам, вышедшим перед ними, но кто медленнее падал, открыться и затем также развернуться по ветру.
 5. Потеря визуального контакта с другими парашютистами:
 - a. Быстрые изменения в вертикальном разделении, которые имеют место во фрифлай позициях, легко могут стать причиной потери контакта с другими парашютистами.
 - b. Даже парашютисты с обширным опытом в формациях могут испытывать затруднения при определении местоположения партнёров на прыжках фрифлай.
 - c. Разбежка может быть более сумбурной, чем обычно.
 - d. Важные соображения в планировании прыжков фрифлай:
 - (1) Прыгайте в небольших группах, пока не накопите опыта.
 - (2) Планируйте более высокие разбежки, чем обычно.
 - (3) Переходите постепенно от быстрой скорости падения до нормальной разбежки для разделения на случай, если кто то оказался выше формации на высокой скорости.
 - (4) При приближении высоты разбежки избегайте маневров, увеличивающих вертикальное разделение.
 - (5) Столь же важно замедлиться после начала разбежки, т.к. это важно для разделения от других парашютистов.

SECTION 6-3

СКОРОСТЬ И ВРЕМЯ СВОБОДНОГО ПАДЕНИЯ

А. УЧЕТ ВРЕМЕНИ СВОБОДНОГО ПАДЕНИЯ

1. Следующая таблица поможет в оценке приблизительного времени фрифолла, ожидаемого для данной высоты и в регистрации правильного времени фрифолла для данного прыжка.
2. Каждый парашютист должен зарегистрировать каждый свой прыжок, включая сумму времени свободного падения.
3. Время свободного падения, зарегистрированное для каждого прыжка должно быть фактическим временем.

В. РАСЧЕТ ВРЕМЕНИ ПАДЕНИЯ

1. Много факторов влияют на скорость снижения или предельную скорость в свободном падении.
 - a. вес парашютиста и оборудования
 - b. отношение площади поверхности к весу
 - c. костюм для прыжка
 - d. высота над уровнем моря (разряженность воздуха)
 - e. дисциплина прыжка, например вертикальные ориентации
2. Таблица перечисляет время свободного падения на основе трех различных типичных предельных скоростей, при высоте открытия в 900м

- a. 54 м/с в ориентации на животе
 - b. 72 м/с for для ориентации хэддаун или сит
 - c. 22 м/с для вингсьют
3. Используйте следующие процедуры, чтобы вычислить ожидаемое время свободного падения и записать фактическое время свободного падения:
 - a. Определите свою приблизительную предельную скорость, проведя фактические измерения прыжков с известной высотой отделения и открытия (это может быть сделано при просмотре записей прыжков, при наличии кого-то на земле, измеряющего ваше время свободного падения, прыжки с использованием записывающего высоотомера).
 - b. Вычитите высоту открытия от высоты отделения, чтобы получить длину свободного падения.
 - c. Используйте таблицу для определения времени свободного падения и дистанцию свободного падения.

ТАБЛИЦА ВРЕМЕНИ СВОБОДНОГО ПАДЕНИЯ

Высота выхода(м) при открытии на 900м	Длина свободного падения(м)	ВРЕМЯ СВОБОДНОГО ПАДЕНИЯ (при скорости)		
		54 м/с (горизонтально)	72 м/с (вертикально)	22 м/с(вингсьют)
1050	150	6	5	10
1200	300	9	7	17
1350	450	12	9	24
1550	600	15	12	31
1700	750	18	14	37
1850	900	21	16	44
2000	1050	24	18	51
2150	1200	26	21	58
2300	1350	29	23	65
2450	1550	32	25	71
2600	1700	35	27	78
2750	1850	38	29	85
2900	2000	41	31	92
3050	2150	43	33	99
3200	2300	46	35	105
3350	2450	49	38	112
3500	2600	52	40	119
3650	2750	55	42	126
3800	2900	58	44	133
3950	3050	60	46	140
4100	3200	63	48	146
4250	3350	66	50	153
4400	3500	69	52	160
4550	3650	72	55	167
4700	3800	74	57	174

НОЧНЫЕ ПРЫЖКИ

А. ЗАЧЕМ ПРЫГАТЬ НОЧЬЮ?

1. Ночные прыжки могут быть сложными, образовательными, забавными, но они требуют большего внимания со стороны парашютиста, пилота, споттера и наземной команды.
2. Как и все фазы скайдайвинга, ночные прыжки могут стать более безопасными посредством специальной подготовки, подходящего оборудования, предварительного планирования и здоровой оценки.
3. Каждый парашютист, независимо от опыта, должен поучаствовать в обучении ночным прыжкам, изучить или рассмотреть:
 - a. техники предотвращения дезориентации
 - b. использование идентификационного фонаря, подсвеченных инструментов, фонарика
 - c. подсветка цели
 - d. коммуникация земля-воздух
 - e. активация запасного парашюта
4. Для соблюдения безопасности и выполнения Инструкций FAA, любые прыжки между официальным закатом и официальным восходом солнца рассматривают как ночные прыжки.
5. Ночные прыжки для соответствия требованиям лицензий и установления мировых рекордов, должны производиться между одним часом после официального заката и за один час до официального восхода солнца.

В. НЕОБХОДИМЫЕ НАВЫКИ

1. Парашютисты, участвующие в ночных прыжках, должны отвечать всем требованиям для USPA B или более высокой лицензии.
2. Участники должны закончить всесторонний брифинг и немедленно подготовиться к намеченному ночному прыжку.
 - a. Обучение должно быть проведено Консультантом по Безопасности и Обучению USPA (S&TA), Инструктором - Экзаменатором (I/E) или Инструктором, который имеет два ночных прыжка.
 - b. Обучение (включая дату и местоположение) должно быть зарегистрировано в книжке парашютиста и подписано USPA S&TA, I/E или Инструктором.

С. ТРУДНОСТИ

1. Ночные прыжки вызывают трудности в новой и необычной ситуации, из-за которых нужно соблюдать осторожность:
 - a. возможность дезориентации
 - b. новое восприятие поверхности земли и отсутствие знакомых ориентиров
 - c. Зрение и восприятие высоты сильно снижаются из-за темноты.
 - d. *Детально ознакомьтесь с влиянием гипоксии (кислородное голодание) на ночное видение (из Aeronautical Information Manual (AIM) в Интернете в <http://www.faa.gov>*

- (1) Один из первых эффектов гипоксии, появляющийся на высоте 1500м, это потеря ночного зрения.
- (2) Восстановление от эффектов гипоксии занимает около 30 минут.
- (3) Курильщики больше подвержены эффектам гипоксии.
- (4) Монооксид карбона из выхлопных газов, дефицит витамина А, продолжительное воздействие прямого солнечного света ведет к ухудшению ночного зрения.

e. Адаптация к ночному зрению занимает 30 минут.

2. Собственная тень парашютиста от луны может выглядеть как другой парашютист ниже и вызвать путаницу.
3. Парашютисты нечасто совершающие ночные прыжки, менее знакомы и менее опытны в ориентации в условиях этой новой среды.
4. Так как парашютист не может чувствовать то, что происходит так же быстро и легко как при свете дня, требуется больше времени, чтобы реагировать на каждую ситуацию.

Д. СПЕЦИАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

1. Световой маячок, видимый по крайней мере в трех сухопутных милях от места открытия, пока парашютист не приземлится (требование FAA для защиты в авиатрафике)
2. Высотомер с подсветкой
3. Чистые очки
4. "Jumper manifest" (?)
5. Фонарь для проверки купола
6. Свисток
 - a. для предупреждения других парашютистов под куполом
 - b. для сигнала после приземления для парашютистов
 - c. для вызова помощи при обнаружении потерянного или раненного парашютиста.
7. Освещение для подсветки цели
 - a. Освещение может быть обеспечено фонарями, электрическими маячками или подобными устройствами.
 - b. Сигнальные ракеты или другая пиротехника и источники открытого огня могут быть чрезвычайно опасны и не должны использоваться.
 - c. Фары автомобилей могут служить подсветкой, но они загромаждают зону приземления
8. Проверьте настройки страхующего прибора, на предмет особых настроек по времени выполнения прыжков.

Е. ПРОЦЕДУРЫ

1. Основное
 - a. Ночные прыжки проводятся при слабых ветрах
 - b. видимость
 - (1) Ночные прыжки должны быть сделаны только в ясном небе при минимуме облаков.
 - (2) Лунный свет значительно увеличивает видимость и безопасность ночного прыжка.

SECTION 6-4—РЕКОМЕНДАЦИИ ПО НОЧНЫМ ПРЫЖКАМ...ПРОДОЛЖЕНИЕ

- c. совет и уведомление
 - (1) Проконсультируйтесь с местным S&TA или Инструктором-экзаменатором USPA для совета по проведению ночных прыжков (требование BSR).
 - (2) Уведомьте FAA, и местных должностных лиц как это требуется.
 - d. Используйте топографическую карту или фотографию с прогнозом погоды Службы обеспечения полетов FAA для ветров у земли и высотных ветров, чтобы вычислить курс захода, точки открытия и отделения.
 - e. Один опытный участник должен быть назначен старшим для каждого захода и быть ответственным за пересчет всех членов этого захода, как только все они приземлились.
 - f. Каждый парашютист, выполняющий ночной прыжок и не знакомый с DZ, должен сделать по крайней мере один прыжок в светлое время суток в тот же день, чтобы познакомиться с зоной прыжков и с окружающей её площадью в условиях дневного освещения.
2. Конфигурация цели для точности:
 - a. Установите световые сигналы по кругу вокруг цели в радиусе 25м от центра.
 - b. Удалите три или четыре из огней, самых близких к линии ветра ниже цели по ветру и положите их в линию, ведущую к цели.
 - (1) Это укажет и на линию и направление ветра .
 - (2) Следуя траектория полета по этой линии огней, парашютист будет на линии ветра и приземлится против ветра.
 - c. Поместите в центре красный сигнал, защищенный покрытием из плексигласа.
 3. Особые случаи: Погасите все огни в случае сложных метеословий или других опасных условий прыжка, чтобы сообщить: «не прыгать».
 4. Должен присутствовать радиообмен земля-воздух
 5. Ночной Spotting:
 - a. Текущая информация о ветре, для поверхностных и для высотных условий очень важна ночью.
 - b. Споттеры должны ознакомиться с дрозной и близлежащим районом в полете днем, отмечая точки на земле, на которых ночью зажгутся огни, и их отношение к дрозной и любым опасным зонам.
 - c. Споттер должен использовать и визуальный споттинг, и бортовые приборы самолета, чтобы гарантировать его точное местоположение.
 - d. Во время набора высоты ознакомьте каждого парашютиста с ночными ориентирами, окружающими дрозной.

F. ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

1. Парашютист, впервые совершающий ночной прыжок, должен прыгать соло (не в группе).
2. Проблесковые огни не рекомендуется использовать, т.к. они могут ухудшить ночное зрение и дезориентировать.

- a. Предпочтительны огни постоянного света.
 - b. Импульсные огни могут быть использованы, только когда парашютист открылся и уверенно управляет куполом.
3. Предупреждение по пиротехнике:
 - a. Горящие огни и прочая пиротехника, включающая химикаты, плавящиеся при горении, опасна при использовании парашютистом в свободном падении.
 - b. К тому же яркий свет сильно увеличивает возможность дезориентации.

G. ГРУППОВЫЕ ПРЫЖКИ: FREEFALL И ПИЛОТИРОВАНИЕ

1. Freefall
 - a. Рекомендуется проводить ночные RW прыжки при полной луне.
 - b. Парашютисты должны использовать белые или светлые костюмы.
 - c. Безопасный прогресс групповых прыжков от формаций из 2 человек к большим должен производиться последовательно в ночных прыжках.
 - d. Распределение высот открытия снижает риск столкновения куполов
 - (1) Во время открытия, в конечном итоге присутствует нехватка горизонтального разделения
 - (2) Во время снижения под куполом и при заходе на посадку, когда все парашюты сходятся над площадкой приземления
 - (3) Открытия должны быть размещены по порядку - парашютист с самой низкой загрузкой купола открывается на самой большой высоте и так по порядку до парашютиста с самой высокой загрузкой крыла, который открывается на самой малой высоте
2. Под куполом:
 - a. Парашютист под куполом должен вести себя предсказуемо для других и избегать скручиваний с высоты.
 - b. Все парашютисты на каждом заходе должны принять одно направление по ветру, высотам для поворотов, базовому участку, финальному отрезку захода на приземление.
3. Парашютисты, планируя купольные формации, должны практиковаться вместе при дневном свете и тренировать задание перед загрузкой на каждый ночной прыжок.
 - a. Рекомендуется выполнять ночные купольные формации при полной луне.
 - b. Все парашютисты должны носить ярко окрашенную одежду
 - c. Освещение
 - (1) Предпочтительны огни постоянного света.
 - (2) Стробоскопические огни могут исказить ночное видение и восприятие высоты.

ПРЫЖКИ НА ВОДУ

А. ЗАЧЕМ ПРЫГАТЬ НА ВОДУ?

1. Много смертельных случаев произошло из за случайных приземлений на воду, обычно из-за отсутствия плавательного жилета, использования неправильных процедур, и приземления в очень холодную воду.
2. Обучение приземлению на воду рекомендуется для увеличения возможностей для выживания при намеренных и от неумышленных приземлениях на воду.
3. Цель водного обучения (требуется для USPA В лицензии) подвергнуть человека худшему варианту в контролируемой ситуации.
 - a. Люди обычно тонут под воздействием паники.
 - b. Надлежащее обучение должно уменьшить вероятность паники и поэтому уменьшить вероятность утопления.
4. Потенциал для неумышленной посадки на воду всегда существует из-за ошибки споттинга, радикальных изменений ветра, отказа и приземления под запасным парашютом, а не под основным.
5. Намеренные водные прыжки - предварительно запланированные прыжки в водоемы.
 - a. С несколькими дополнительными мерами предосторожности, прыжок на воду может стать самым легким и самым безопасным из всех прыжков.
 - b. Телесные повреждения и случаи утопления на предварительно запланированных, намеренных посадках на воду почти не известны.
6. Эти рекомендации предоставляют USPA S&TA, Инструктор - Экзаменатор и Инструктор с указаниями по обучению парашютистов эффективным действиям при приводнении.
7. Эта секция предоставляет рекомендации, процедуры, и ссылки для следующего:
 - a. учебные соображения по неумышленной посадке на воду
 - b. обучение посадкам на воду, неумышленным и намеренным
 - c. умышленные прыжки на воду

В. ОБУЧЕНИЕ НЕУМЫШЛЕННЫМ ПРИЗЕМЛЕНИЯМ НА ВОДУ

1. В Студенческой Программе USPA, рекомендации по обучению для неумышленных посадок на воду включены в обучение посадки с препятствиями Категории А (курс первого прыжка).
2. Более полная и подробная схема брифинга содержится в Разделе 5-1. F SIM.

"СУХАЯ" (ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ) ТРЕНИРОВКА

1. Это обучение (включая дату и местоположение) должно быть зарегистрировано в журнале студента и заявлении о предоставлении лицензии А, или на отдельном заявлении и подписаны USPA S&TA, I/E или Инструктором.
2. Теоретическое обучение должно включать уроки в классе, покрывающие:
 - a. методы для избежания водных препятствий
 - b. как компенсировать плохое восприятие высоты над водой

- c. подготовка ко входу в воду
 - d. дополнительные риски при приземлении в холодную воду
 - e. восстановление после посадки
3. Практика должна объединить и наземное обучение и тренировку в учебной подвесной системе и должна продолжиться, пока парашютист не будет в состоянии выполнить процедуры за разумное количество времени.

"МОКРАЯ" (ПРАКТИЧЕСКАЯ) ТРЕНИРОВКА

1. Влажная тренировка
 - a. должна быть проведена после занятия по теории
 - b. должна происходить в подходящей среде, такой как бассейн, озеро или другая водная масса по крайней мере 2м глубиной
 - c. отвечает требованиям обучения лицензии USPA В для намеренных посадок на воду
2. Это обучение (включая дату и местоположение) должно быть зарегистрировано в журнале парашютиста и подписано USPA S&TA, I/E или Инструктором.
3. Персонал безопасности должен включать правильно обученных и сертифицированных спасателей.
 - a. Если нет соответственно обученных парашютистов, может потребоваться помощь от местного Красного Креста или другой признанной учебной организации.
 - b. Плавательный жилет и другой спасительный аппарат рекомендуются для не умеющих плавать.
 - c. Люди, проводящие эту тренировку должны позаботиться о безопасности участников.
4. Рассмотрите все теоретические и практические части обучения.
5. Начальная подготовка может быть проведена в плавательных костюмах, но заключительное обучение должно быть проведено в нормальной одежде для прыжка, чтобы моделировать посадку на воду.
 - a. Не умеющие плавать: Обучение состоит в том, чтобы включить основные умения и навыки контроля за дыханием, удержания на воде, дрейф на животе и спине.
 - b. Пловцы: Обучение состоит в том, чтобы включить все вышеупомянутое, плюс брасс, плавание на боку, спине, преодоление воды в брод.
6. Надев подвесную систему парашюта, ранец и все связанное оборудование, прыгните в воду.
 - a. Инструктор USPA должен бросить открытый парашют на парашютиста до стихания волн.
 - b. Можно использовать любой купол.
 - c. Парашютист должен выполнить шаги, необходимые, чтобы высвободиться от оборудования и из воды.
 - d. Повторяйте, пока не усвоите знания и навыки.

SECTION 6-5—РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЫЖКАМ НА ВОДУ...ПРОДОЛЖЕНИЕ**С. НАМЕРЕННЫЕ ПРИЗЕМЛЕНИЯ НА ВОДУ**

1. Любой человек, намеревающийся сделать умышленный прыжок на воду, должен:
 - a. пройти предварительное обучение в течение 60 дней до прыжка на воду
 - (1) Обучение должен проводить S&TA, Инструктор - Экзаменатор или Инструктор USPA.
 - (2) Обучение (включая дату и местоположение), должно быть зарегистрировано в журнал прыжков и подписано USPA S&TA, I/E или Инструктором.
 - b. иметь USPA лицензию A, и пройти "мокрое" обучение посадкам на воду
 - c. уметь плавать
2. Теоретическое обучение должно включать уроки в классе:
 - a. приготовления, необходимые для безопасной работы
 - b. оборудование, которое будет использоваться
 - c. процедуры для фактического прыжка
 - d. сбор парашютистов и оборудования после прыжка
 - e. забота об оборудовании
3. Подготовка
 - a. Получите совет по прыжкам на воду у местного USPA S&TA или I/E (требуется BSR).
 - b. Проверьте посадочную площадку на предмет подводных препятствий
 - c. Используйте высотомер для свободных падений длительностью 30 секунд или больше.
 - d. Обеспечьте не менее чем одну спасательную лодку для парашютиста, или, если самолет сбрасывает одного парашютиста за проход, одну лодку для каждого трех парашютистов.
 - e. Персонал лодки должен включать по крайней мере одного компетентного парашютиста и резервного пловца с маской для лица, ластами и опытом в спасательных методах, включая реанимацию.
 - f. Каждый парашютист должен быть полностью проинформирован относительно возможных особых случаев, которые могут произойти после входа в воду и надлежащих процедур при этом.
 - g. высота открытия
 - (1) Парашютисты должны открыть не менее чем с 900м AGL, чтобы обеспечить достаточное количество времени, чтобы подготовиться ко входу в воду.
 - (2) Это особенно актуально, когда DZ - маленький водоем и парашютист должен концентрироваться и на точности, и на входе в воду.
 - h. Второй курс захода не должен быть сделан прежде чем все парашютисты с первого прохода безопасно погрузятся на борт лодки (лодок).
4. После наполнения парашюта: В спокойных условиях с готовыми лодками на воде лучшая процедура- просто раздуть плавательный жилет и сконцентрироваться на приземлении в надлежащей области.

5. Приземление

- a. При сильных ветрах, изменчивых водных условиях, в соревновательных водных прыжках, или если плавательный жилет не может быть раздут, главное- освободиться от оборудования после входа в воду.
- b. Инструменты:
 - (1) Вода может повредить некоторые высотомеры и страхующие приборы
 - (2) Парашютисты, прыгающие без стандартных инструментов и AAD должны быть особенно внимательны.

D. ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ ПРИЗЕМЛЕНИЯ НА ВОДУ

1. Вода может уменьшить травмы парашютистов, которые немного недооценивают высокоскоростные приземления, но парашютисты бывали серьезно ранены или убиты в результате слишком жесткого удара об воду.
2. Парашютисты должны пройти тренировку у опытного пилота высокоскоростного парашюта, знакомого с приближением и контактом с водой до совершения высокоскоростных приземлений на воду.
3. Высокие берега при входе в и выходе из водоема представляют серьезную опасность.
4. Травма после приземления в воду может увеличить риск утонуть, таким образом к высокоскоростным приземлениям, включая водные, нужно подходить со стандартными мерами предосторожности посадки на воду, включая использование устройства плавания.
5. Область вокруг водоема должна быть свободна от препятствий и зрителей в случае, если контакт с водой на высокой скорости заставляет парашютиста терять контроль.

E. ПРОВЕРКИ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЫЖКОВ НА ВОДУ И БРИФИНГИ

1. Полная проверка оборудования должна быть выполнена с особым вниманием к любому дополнительному оборудованию, которое будет использоваться или нестись для водного прыжка (Секция 5-4 SIM о проверках оборудования).
2. Лодочный экипаж и брифинги наземной команды:
 - a. коммуникационные процедуры (дым, радио, бакены, лодки)
 - b. ограничения по ветру
 - c. порядок прыжков
 - d. контроль зрителей и других лодок
 - e. установка цели
 - f. ведение журнала прыжка
 - g. как парашютисту и куполу войти в воду (направление, сближение)

КУПОЛЬНЫЕ ФОРМАЦИИ

A. ЧТО ТАКОЕ КУПОЛЬНАЯ ФОРМАЦИЯ (CRW)?

1. Купольные формации (CF) - название соревновательной дисциплины парашютной деятельности, обычно называемая canopy relative work (CRW) или «crew».
2. Купольные формации строятся намеренным маневрированием двух или больше открытых куполов парашютов в непосредственной близости или в контакте друг с другом во время полета.
3. Самые распространенные купольные формации - стыковка двух парашютов вертикально во время полета как стек или биплан (сжатый стек).
4. Купольные формации, и дневные и ночные, могут быть выполнены опытными специалистами по купольным формациям, ведущими прыжки.

B. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Эта секция рекомендует процедуры, которые специалисты по купольным формациям, считают самыми безопасными и самыми предсказуемыми, а также продуктивными.
2. Понятие CRW - плавный полёт и грация двух или больше парашютистов и их парашютов в полете.
3. Столкновения парашютистов или грубые сцепки выливаются в сложения парашютов или запутывания куполов и могут привести к серьезным травмам или смерти.

C. НЕОБХОДИМЫЕ НАВЫКИ И НАЧАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА

1. Прежде, чем участвовать в купольных формациях, парашютист должен иметь:
 - a. доскональные знания о летных характеристиках купола, для включения маневров на свободных концах и понимание относительной совместимости различных парашютов
 - b. продемонстрировать способность точного последовательного приземления в 5м от цели
2. Для первых нескольких прыжков начните со стеков и бипланов, поскольку формации со смещением менее стабильны.
3. Начальная подготовка должна быть проведена с двумя парашютистами - новичок и специалист по купольным формациям - и включать уроки по основам подхода, процедурам разбежки и особым случаям.

D. ОБОРУДОВАНИЕ

1. Следующие пункты важны для безопасного построения купольных формаций:
 - a. нож крюк - необходим для устранения запутываний
 - b. защита лодыжки
 - (1) Соответствующие носки предотвращают стирание от строп парашюта.
 - (2) Если используются ботинки, прикройте открытые металлические крюки
 - c. перчатки для защиты рук

- d. Рекомендуется съёмная медуза со стреньгой.
- e. кросс-коннекторы
 - (1) Безопасная точка опоры наверху свободных концов важна для построения бипланов, которые могут развивать большее натяжение с увеличением количества куполов.
 - (2) Перекрестные соединители должны быть прикреплены между передними и задними свободными концами, а не поперек.
 - (3) Поперечные перекрестные соединители могут "поймать" контейнер запасного парашюта во время открытия и вызвать опасное запутывание.
2. Следующие пункты настоятельно рекомендованы для безопасного построения купольных формаций:
 - a. высотомер - предоставляет информацию о высоте для соединения, отмены и решений при спутываниях
 - b. защитный головной убор - должен иметь соответствующую слышимость голосовых команд в дополнение к защите от столкновения
 - c. длинные штаны и рукава для защиты от трения об стропы
 - d. расширенные или увеличенные клеванты, которые могут быть легко схвачены
 - e. каскады - рекомендовано удалить из двух центральных строп ряда А, которые должны быть отмечены красным

E. ПРАВИЛА

1. Погодные соображения:
 - a. Избегайте прыжков в турбулентном воздухе или при порывистом ветре.
 - b. Ранние утренние и ранние вечерние прыжки рекомендуются в областях, подвергающихся тепловой турбулентности и другим нестабильным воздушным условиям.
 - c. Избегайте сближения с облаками, которые связаны с непредсказуемыми воздушными условиями.
 - d. Проявите осмотрительность при полете в формации над зонами пашень или другими областями, где часто существуют свои тепловые условия.
 - e. При встрече с порывами воздуха или неожиданно турбулентным воздухом рекомендуется приложить все усилия, чтобы направить формацию против ветра.
2. Факторы, которые нужно рассмотреть в каждом предварительном брифинге прыжка:
 - a. порядок выхода
 - b. время между отделениями
 - c. длина свободного падения
 - d. обозначение base-pin
 - e. нагрузка на купол и trim
 - f. порядок входа
 - g. направление полета и методы контакта
 - h. подход и схемы начала разбежки
 - i. процедуры сбора формации
 - j. процедуры полета в формации

- k. словесные команды в одно слово
 - l. процедуры разбежки и приземления
 - m. особые случаи
3. Процедуры отделения и открытия:
- a. Процедуры споттинга должны учитывать скорость и направление ветра на высоте.
 - b. Пилоту самолёта нужно сообщить что группа парашютной формации выходит и открывается на большой высоте.
 - c. Отделения должны быть выполнены с интервалом 1 - 3 секунды.
 - d. Любая задержка открытия должна гарантировать разделение от самолета, разделение парашютистов и стабильную позицию тела при открытии.
 - e. Каждый парашютист должен быть готов избежать столкновения в любое время после выхода из самолета.
4. Процедуры сбора формации:
- a. base-pin
 - (1) Эта позиция требует наибольших экспертных знаний из всех; однако, эти навыки используются во всех местах.
 - (2) Обсудите методы стыковки прежде, чем сесть в самолет.
 - b. Курс полета формации: важно чтобы пилот формации поддерживал постоянное направление полета вдоль определённого ранее курса.
 - c. Схемы движения: установите маршрут полета для парашютов, идущих для стыковки.
 - (1) Организованный подход позволит выполнить сближения без спутываний и уменьшить возможность столкновения парашютов.
 - (2) Парашюты никогда не должны проходить перед формацией; создаваемая ими турбулентность нарушит стабильность формации и может привести к очень опасной ситуации.
 - d. Сближение:
 - (1) Для плавности и безопасности каждый человек, входя в формацию после base pin должен подойти сзади и снизу, никогда не перелетая с одной стороны формации к другой.
 - (2) Рекомендуются умеренные углы сближения.
 - e. Стыковка:
 - (1) Только центральная секция парашюта должна быть захвачена, когда парашют подходит в стек формации третьим или позже.
 - (2) Чтобы закончить стыковку стека, верхний парашютист ставит обе ноги между строп ряда А центральной ячейки нижнего парашютиста и заводит между ними ноги для захвата крюком.
 - (3) Для новичков предпочтительна стыковка с центральной ячейкой.
 - f. Сложения куполов:
 - (1) Неправильная стыковка - наиболее распространенная причина сложения парашютов.
 - (2) Сложившиеся парашюты должны быть разъединены, чтобы позволить им наполниться снова, только если это не ухудшит ситуацию.
- (3) Чтобы предотвратить падение спутанного парашютиста на других, удостоверьтесь, что снизу и впереди все чисто.
- (4) Опытные участники могут быть в состоянии повторно раздуть сдутый парашют, продолжив спускаться вниз по стропам.
- (5) Парашютист со сдутым парашютом может попробовать использовать клеванты или задние свободные концы, чтобы замедлить парашют и повторно раздуть его.
- (6) Термин «отпусти меня» должен быть использован парашютистом, желающим выйти из формации.
- (i) Эта команда должна выполняться немедленно, пока парашютист не попал в худшую ситуацию.
 - (ii) Парашютист, дающий команду несомненно, должен проверить тыл на предмет других парашютов на подходе прежде, чем попросить отпустить его.
5. Процедуры полета в формации:
- a. Словесные команды должны быть краткими и прямыми.
 - b. Не должно быть несущественных разговоров.
 - c. Пилот должен управлять формацией с ограничением движений управления, чтобы минимизировать колебания и упростить подход.
 - d. Пилот формации никогда не должен использовать глубокое торможение.
 - e. Колебания
 - (1) Колебания- первоочередная опасность в парашютных формациях, потому что они могут привести к сложению и запутыванию парашютов.
 - (2) Чтобы уменьшить их эффект и частоту, парашютисты в формации могут -
 - (i) если вы в нижней части формирования- сидеть, не двигаясь, в подвесной системе и скрестить ноги
 - (ii) поддерживать прогиб
 - (iii) если на нижней части, примените соответствующее управление, чтобы уменьшить или увеличить натяжение
 - (iv) манипулируйте стропами нижнего парашютиста, чтобы ослабить колебания
 - (v) отпустите нижнего парашютиста, пока колебание не перейдет во что-то худшее
6. Алмазы и смещения
- a. Алмазы и смещения требуют отличные от вертикальных формаций летные техники.
 - b. Обязательно правильно обучитесь перед их выполнением.
7. Процедуры разбежки и приземления:
- a. Подходы и стыковка должны остановиться не ниже чем 750 метров от земли.
 - b. Пилоты формаций должны избежать всех препятствий, включая возможные области тепловой деятельности, таких как пашни, здания, и т.д.
 - c. Приземление купольных формаций должно быть предпринято только людьми с высоким уровнем мастерства CRW.

SECTION 6-6—РЕКОМЕНДАЦИИ ПО КУПОЛЬНЫМ ФОРМАЦИЯМ...ПРОДОЛЖЕНИЕ

- d. Начало разбежки для приземления должно произойти не ниже 750м из-за опасности запутанности во время начала разбежки.
- e. Парашютисты не должны пытаться приземлиться в формации при высотных или порывистых ветрах, высокой разряженности воздуха или больших возвышениях поверхности.
- f. CRW группы, приземляющиеся вне аэродрома, должны стараться приземлиться вместе.

F. ОСОБЫЕ СЛУЧАИ:

1. Запутанности - самая большая опасность, при построении купольных формаций.
2. Парашютисты должны знать свою высоту всегда, потому что высота часто диктует план действий.
3. Если столкновение неизбежно:
 - a. Парашютисты должны расставить одну руку и обе ноги максимально широко, чтобы уменьшить возможность проникновения в несущие стропы, если стропы сделаны из материала Dacron® (большого диаметра).
 - b. Вторая рука защищает вытяжной трос запасного парашюта.
 - c. Парашюты с несущими стропами малого диаметра, таких как Spectra или НМА, могут привести к более серьезным травмам во время столкновения, чем парашюты, использующие несущие стропы большого диаметра, сделанные Dacron®.
 - (1) Парашютисты должны прикрыть руки, ноги и голову, если происходит столкновение парашютов с несущими стропами малого диаметра.
 - (2) Избегайте столкновения с несущими стропами или другими парашютистами, если вообще возможно.
4. Парашютисты должны говорить определённо и точно при обсуждении их намерений.
5. Если высота позволяет, действия в особых случаях должны предприниматься только после уведомления других парашютистов.
6. В случае сразу нескольких отцепок и если высота позволяет, парашютисты должны открыть запасные парашюты в разное время, чтобы избежать возможных столкновений парашютов.
7. Реагируйте на ситуацию.
 - a. Когда происходит спутывание, парашютист должен быть готов реагировать быстро и изобретательно.
 - b. Во многих случаях чрезвычайная ситуация - это та, к которой нельзя подготовиться заранее; это может быть даже проблема, которую никто не представлял ранее.
8. Если запутывание происходит на достаточной высоте, парашютисты должны попытаться исправить ситуацию, выпутываясь через стропы прежде, чем начать принимать другие меры.
9. Парашютисты должны попытаться приземлиться вместе после особых случаев при CRW.

G. НОЧНЫЕ КУПОЛЬНЫЕ ФОРМАЦИИ

См. Секцию 6-4 SIM, «Рекомендации по Ночным Прыжкам».

ВЫСОТНЫЕ ПРЫЖКИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КИСЛОРОДА

А. ПОДГОТОВКА И ПЛАНИРОВАНИЕ

1. Прыжки с высот выше 4500м над уровнем моря (MSL) представляют участникам ряд новых требований.
2. Уменьшенное количество кислорода, пониженное атмосферное давление и температура, более высокие ветры и воздушная скорость выше 4500м делают скайдайвинг в этом районе более опасным, чем на более низких высотах.
3. Гипоксия или кислородный дефицит, является самой главной опасностью на больших высотах.
 - a. Гипоксия может привести к ошибкам в суждении, и даже потери сознания и смерти.
 - b. Гипоксия может быть предотвращена при помощи дополнительного кислорода и процедур, не требуемых для прыжков на более низких высотах.
4. С надлежащим обучением, соответствующим оборудованием, и хорошо запланированными процедурами, высотные прыжки могут проводиться в приемлемых рамках безопасности; без этих мер предосторожности они могут привести к катастрофе.

В. ОБЪЕМ

1. Эти рекомендации представлены для ознакомления парашютистами:
 - a. классификации высот
 - b. рекомендации по опыту
 - c. рекомендации по тренировкам
 - d. рекомендации по оборудованию
 - e. рекомендации по процедурам
2. Общая информация предоставлена в приложенной Диаграмме Планирования (Planning Chart).

С. КЛАССИФИКАЦИИ ВЫСОТ

1. Низкая высота: меньше 4500м над уровнем моря
2. Средняя высота: 4500м- 6100м над уровнем моря
3. Большая высота: 6100м- 12200м над уровнем моря
4. Экстремальная высота: больше 12200 над уровнем моря

Д. РЕКОМЕНДУЕМЫЙ ОПЫТ

1. Для прыжков со средней высоты (4500-6100 метров), участники должны иметь, по крайней мере, лицензию USPA B и сделать 100 прыжков.
2. Для прыжков с большой высоты (6100-12200 метров MSL), участники должны:
 - a. иметь USPA C лицензию
 - b. сделать хотя бы один прыжок с высоты 6100 метров и ниже, используя ту же личную кислородную систему
3. Для прыжков с экстремальной высоты (12200 метров и выше) участники должны:
 - a. иметь USPA D лицензию

- b. сделать по крайней мере два прыжка ниже 12200, используя ту же личную кислородную систему

Е. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ТРЕНИРОВКАМ

1. Для участников прыжков со средних высот, желательно пройти физиологическую летную подготовку (PFT) в течение предыдущих 12 месяцев.
2. Для всех участников прыжков с больших и экстремальных высот необходимо пройти PFT в течение предыдущих 12 месяцев.
3. Доступность PFT:
 - a. FAA Civil Aerospace Medical Institute предлагает однодневный курс авиационной физиологии на территории Аэронавигационного Центра Майка Монрони в Оклахома-Сити, с гипобарической камерой, которая воссоздает сценарии большой высоты и быстрой декомпрессии.
 - b. Прочие места под управлением частных компаний доступны в различных уголках США.
 - c. Чтобы посетить обучение, претенденты на PFT должны иметь медицинский сертификат, по крайней мере, класса 3 FAA.
4. Курс PFT:
 - a. знакомит парашютиста с проблемами, характерными для высотной среды
 - b. знакомит с основным высотным оборудованием кислорода и давления и его использованием
 - c. обеспечивает возможность обнаружить у человека индивидуальную реакцию на гипоксию и другие высотные болезни посредством моделируемых высотных полетов в декомпрессионной камере
5. Приложения:
 - a. Сначала, посетите сайт CAMI на www.faa.gov/pilots/training/airman_education/aerospace_physiology/
 - b. Указания и инструкции к поступлению на https://www.faa.gov/pilots/training/airman_education/aerospace_physiology/cami_enrollment/

Ф. РЕКОМЕНДУЕМОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

1. Основное:
 - a. Чувствительный высотометр и соответствующая защитная одежда рекомендуется для прыжков начиная с вышеупомянутых 4500м в дополнение к кислороду и упомянутому ниже оборудованию герметизации тела.
 - b. В случае отказа основных систем и компонентов, на борту самолета должны быть доступны резервные кислородные системы и компоненты.
2. Прыжки со средней высоты: каждому парашютисту и члену экипажа самолета должна быть предоставлена отдельная кислородная маска, несмотря на то, что может использоваться общий центральный кислородный баллон и система регуляции.

SECTION 6-7—ВЫСОТНЫЕ ПРЫЖКИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КИСЛОРОДА...ПРОДОЛЖЕНИЕ

3. Прыжки с большой высоты:
 - a. Все парашютисты должны быть снабжены соответствующим бортовым кислородным источником и совместимой личной кислородной системой, предпочтительно с резервным баллоном (см. Диаграмму Планирования после этой секции).
 - b. Рекомендуются использование страхующего прибора (AAD).
4. Прыжки с экстремальных высот:
 - a. Все парашютисты должны быть снабжены совместимыми бортовыми и личными кислородными системами и системами герметизации тела, соответствующими целевой высоте (см. Диаграмму Планирования следом за этой секцией).
 - b. Рекомендуются страхующий прибор (AAD).

G. РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ПРИГОТОВЛЕНИЯ

1. Основное:
 - a. Все прыжки должны быть скоординированы заранее с соответствующим местным, государственным и федеральным авиационным органом.
 - b. Все прыжки должны быть заранее скоординированы с USPA для обеспечения безопасности и открытия новых национальных и международных парашютных записей в соответствии со Спортивным Кодом FAI.
2. Старший по кислороду:
 - a. Для групповых прыжков с 4500м полезно назначить страшего по кислороду, который обязан:
 - (1) осматривать, управлять и контролировать кислородные системы во время их использования
 - (2) наблюдать за симптомами гипоксии и других высотных болезней у всех парашютистов
 - (3) инициировать соответствующие меры при отказе кислородного оборудования или ухудшении самочувствия парашютиста
 - (4) следить, чтобы кислородное оборудование было правильно закрыто перед отделением
 - b. Должен быть один старший по кислороду на каждые шесть людей или на каждый кислородный баллон, смотря что меньше.
3. Коммуникации в самолете чрезвычайно ограничены при ношении кислородных масок.
 - a. Споттер и старший по кислороду должны установить с парашютистами и экипажем самолета стандартный набор жестов для команд, запросов и ответов, требующихся во время полета.
 - b. Маленькая доска или подобное устройство могут быть полезно для того, чтобы передать более длинные сообщения.
4. Предупреждение: Кислород, взрываясь, ускоряет горение.
 - a. Для предотвращения повреждений самолета, оборудования и травм людей от питаемого кислородом огня, самолет должен быть электрически заземлен до взлета.
 - b. Нельзя курить около самолета, на земле или в воздухе, в то время как кислородное оборудование на борту.

5. Наземная тренировка
 - a. Наземная практика важна из за -
 - (1) ограничений на коммуникацию
 - (2) потребности в дополнительных действиях перед отделением
 - (3) ограниченного зрения(из за маски)
 - (4) ограниченного движения
 - (i) как следствие более толстой одежды
 - (ii) часто мышцы затекают из-за длительного сидения и низких температур в салоне во время подъема к высоте прыжка
 - b. Сигналы и процедуры выхода должны быть отработаны на земле в самолете прыжка, пока все не смогут выполнить процедуры -
 - (1) жестами
 - (2) гладко и без обсуждений
 - c. Практика предотвратит непонимание в воздухе, в следствие несоответствующей подготовки.
6. Проверки оборудования:
 - a. Оборудование должно быть проверено до загрузки в самолет и особенно перед отделением.
 - b. Кроме того, старший по кислороду должен выполнить контроль кислородного оборудования "P.D. McCRIFE"
 - P. давление
 - D. диафрагма
 - M. маска
 - C. крепления масок
 - C. крепления в местах соединений
 - R. редуктор
 - I. индикатор
 - P. портативное устройство (носимый баллон)
 - E. запасные баллоны (резервные)

H. ПРОЦЕДУРЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ КИСЛОРОДА

Процедуры использования кислорода будут меняться в зависимости от используемого оборудования, но следующие являются базовыми.

1. Средняя высота:
 - a. Все участники должны надеть маски и начать дышать кислородом на 2500 м над уровнем моря.
 - (1) Дыхание должно быть непрерывным по ходу оставшегося подъема и курса захода.
 - (2) Эта процедура должна быть проведена под контролем старшего по кислороду.
 - (3) Эта процедура важна (даже если она не кажется необходимой), особенно если запланирован больше чем один прыжок в день.
 - b. Две минуты до выхода—
 - (1) Споттер сигнализирует "приготовиться".
 - (2) В это время, все парашютисты перемещаются в позицию готовности и готовятся снимать их кислородные маски.
 - c. Перед выходом—
 - (1) Парашютисты должны остаться в масках столько, сколько возможно, снимая их по сигналу «приготовиться» или «отделение».
 - (2) Споттер не должен ничего делать, кроме сигналов или действий выпускающего.

SECTION 6-7—ВЫСОТНЫЕ ПРЫЖКИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КИСЛОРОДА...ПРОДОЛЖЕНИЕ

d. В случае прерывания курса захода, кислородные маски должны быть перераспределены и надеты, сделан широкий разворот и осуществлен повторный процесс, парашютисты дышат кислородом пока до выхода не останется 30 секунд.

2. Большая высота:

- a. Все участники должны подышать 100% кислородом под контролем старшего по кислороду в течение 30 минут перед взлетом если высота прыжка больше 7600 метров.
- b. Когда целевая высота ниже 7600м, все парашютисты должны начать дышать из их бортового кислородного источника на 2500м MSL при контроле старшего по кислороду.
- c. За пять минут до отделения, споттер сигнализирует "приготовиться".
- d. Две минуты до выхода—
 - (1) Споттер показывает два пальца и дает команду на активацию личного кислородного источника, активирует его собственный и, когда чувствует давление, отсоединяется от кислородной системы самолета.
 - (2) Для предотвращения замерзания защитных очков парашютисты должны оставить их защитные очки на лбу, пока активация личных кислородных систем не закончена.
- e. После активации кислородного баллона споттер возвращается к своему делу.
 - (1) Старший по кислороду сигнализирует споттеру "всё в порядке", когда все парашютисты переключились на личные источники кислорода и отсоединены от бортового.
 - (2) После этого споттер должен сигнализировать или руководить отделением.
- f. В случае отказа первого баллона парашютиста, есть время (2 минуты) переключиться на запасной кислородный баллон.
 - (1) Если нет запасного баллона, парашютисту придется пользоваться кислородной системой самолета.
 - (2) После отделения других участников парашютист должен спуститься к 6100м или ниже, затем прыгнуть или приземлиться в самолете.

3. Экстремальная высота: процедуры не установлены, но должны быть разработаны для определенной миссии и оборотования.

I. ПРОЦЕДУРЫ СПОТТИНГА

1. Направление ветра на высоте и на земле может не совпадать.
 - a. Высотные ветры могут также быть более сильными, чем поверхностные (например реактивный поток на большой высоте).
 - b. Скорректируйте точку отделения с учётом сноса в свободном падении, чтобы учесть высотные ветры.
 - c. Точки отделения и открытия не совпадают.

2. Та же скорость относительно земли, достигнутая самолетом на большой высоте, что и на малой, указывает на то, что при отделении расстояние пролёта парашютистов вперёд будет значительно больше (при сильном ветре на высоте).
3. Для вычисления точки выхода проконсультируйтесь с FAA Flight Service по поводу высотных ветров вплоть до высоты отделения.
 - a. Используя среднюю скорость свободного падения 3000м в минуту, вычислите время падения в каждом слое высотных ветров.
 - b. Подставьте время воздействия и скорость ветра в уравнение и найдите снос через каждый слой:


Снос = Скорость ветра x Время Воздействия






- (1) Компонент времени скорости ветра и время его воздействия должны оба быть выражены в одних единицах, (т.е. метры в секунду и секунды, километры в час и часы).
 - (2) Тогда расстояние сноса будет выражено в тех же единицах, что и компонент расстояния скорости ветра.
4. Используйте лист ацетата, жирный карандаш, карты или воздушные фотографии DZ и близлежащего района, чтобы обозначить точку отделения.
 - a. На ацетате отметьте линию север- юг.
 - b. После, начиная с самого верхнего слоя ветра и идя по направлению к самому низкому слою:
 - (1) В том же масштабе, что карта или фотография, обозначьте линией вычисленный снос на каждом участке под воздействием ветра.
 - (2) Начало линии, представляющей снос в более низком слое присоедините к концу линии сноса от слоя выше.
 - c. Получающаяся зигзагообразная линия представляет общий снос, ожидаемый во время свободного падения, без учета разбежки по горизонту.
 - d. В противоположном направлении от сноса на высоте отделения (или по курсу захода, если он не совпадает с направлением ветра) добавьте 600 метров, чтобы компенсировать пролет по инерции от движения самолета.
 5. Бросьте индикаторы сноса на запланированной высоте открытия, чтобы определить точку выхода, после этого ориентируйте ацетат по фотографии или карте.
 - a. Поместите конец линии сноса в свободном падении на точку открытия, обозначенную индикаторами сноса под воздействием ветра.
 - b. Другой конец линии сноса под воздействием ветра теперь указывает на точку отделения.
 6. Курс захода должен быть ориентирован непосредственно против ветра на высоте отделения, чтобы предотвратить боковой снос, если споттинг, прежде всего, визуальный.
 7. Навигационные средства могут использоваться в качестве основного средства споттинга, но место должно всегда визуально подтверждаться до отделения.

J. ОПАСНОСТИ ПРИ ОТКРЫТИИ НА БОЛЬШОЙ ВЫСОТЕ

1. В то время как увеличивается предельная скорость, то же происходит и с изменением скорости при открытии парашюта.
 - a. На нормальной высоте открытия предельная скорость приблизительно 50 метров в секунду (м/с) и скорость снижения под открытым парашютом составляет приблизительно 4.5 м/с; таким образом изменение в скорости при открытии составляет приблизительно 45.5 м/с.
 - b. Для сравнения, эти же числа при открытии на 12200 метрах - 100 минус 12, то есть разница в скорости в 88 м/с в том же промежутке времени.
 - c. На 18300 метрах разница скоростей еще больше: 163 минус 19, или 144 м/с.
2. Из-за более высокой предельной скорости и большей высоты -
 - a. Ясно, что непреднамеренное открытие может вызвать от серьезные травмы как результат большой перегрузки при открытии.
 - b. Кроме того, оборудование может быть не в состоянии противостоять нагрузкам без повреждения.
3. Даже если парашютист не был ранен и оборудование не повреждено, он или она по прежнему столкнется с длительным периодом воздействия экстремального холода на высоте.
4. Другая опасность открытий на большой высоте это гипоксия.

INSET 6-7—ТАБЛИЦА ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ВЫСОТНЫХ ПРЫЖКОВ

Высота цели (MSL)	Класс	Рекомендуемая Лицензия	Требуемое оборудование***						Рекомендуемая подготовка**	
			Маска	Бортовой источник кислорода		Личный источник кислорода		Высотный костюм		
21,000	 Экстремальная	USPA D		Регулятор	Настройки		Свободное падение	Спуск под куполом	Требуется полное давление	
18,000				Авто	Ручные					
15,000			Шлем высотного костюма—требуется встроенная система дыхания.						Нет подходящего оборудования на текущий момент	
14,000				Экстремная	Выше 14К	Стандартный запасной баллон	Требуется частичное давление			
13,000					14К					
12,200				14К						
11,000	Высокая	USPA C	Положительное давление	Дыхание под давлением	100% кислород****	Безопасная		Не требуется	Курс физиологической летной подготовки и минимум один прыжок с высоты ниже 4,500 м с использованием полного комплекта кислородного оборудования в свободном падении.	
10,000										
9,000										
7,600			Требуется разбавитель	Требуется разбавитель	На обычном кислороде	Обычный кислород	Средняя продолжительность 10–12 минут.	Стандартный "bailout bottle"		
6,100	Средняя	USPA B со 100 прыжками	Постоянный поток	Продолжительный поток	Вкл	Вкл	Не требуется	Не требуется	Не требуется	Курс физиологической летной подготовки
4,500			Используйте бортовой кислород выше 2,500метров вплоть до выхода.							
3,000	Малая	не требуется	Бортовой кислород. Использовать выше 3000 м, когда сумма времени, проведенного на высоте выше 2500 м ожидаемо превысит 30 минут.							
2,500										
Уровень моря										

Среднее время падения (в секундах для открытия на 600м над землей)	Время в сознании без кислородного оборудования и высотного костюма	Требуемый самолет	Симптомы гипоксии	Особые предупреждения
Неизвестно	9 секунд	 Воздушный шар  Реактивный самолет		<p>В этом слое во время свободного падения могут быть достигнуты сверхзвуковые скорости. Эффекты трансзвукового и сверхзвукового свободного падения на парашютистов и их оборудование не известны в данное время.</p> <p>На 19000 метрах над морем достигается критическое давление вашей крови и биологических жидкостей. Без герметизации, или в случае ее нарушения ваша кровь и жидкости тела вскипят.</p> <p>В случае непреднамеренного открытия на высокой или экстремальной высоте, парашютист (если в сознании) должен отцепиться и падать к более низкой высоте, если нет недостаточного количества кислорода для снижения парашюта к 4500м.</p> <p>Вероятность сильного удара и отказа при открытии парашюта радикально увеличивается с высотой. Заключительная проверка оборудования перед выходом поможет предотвратить преждевременное открытие.</p>
190 178 160	20 секунд 1 минута 1 минута, 30 секунд	 Турбовинтовой самолет  Турбинный двигатель  Поршневой самолет	Потеря сознания. Конвульсии, потеря сознания* Потеря контроля над мышцами, критического мышления, памяти, осознанности, ощущения времени, повторяющиеся бессмысленные движения, всплески эмоций.	<p>Выше 7500м парашютист подвергается кисонной болезни, включая удушье и судороги, в результате выхода азота из крови и образования его пузырьков вокруг суставов. Кисонная болезнь предотвращаются путем вдыхания 100% кислорода в течение как минимум часа до достижения высоты в 7500м над уровнем моря.</p> <p>Температура воздуха выше 6000м может ожидаемо быть ниже нуля круглый год. Вся кожа должна быть защищена от ветра одеждой, так как неприкрытые области кожи подвергаются серьезному обморожению.</p>
140	2 минуты, 30 секунд		Ложное ощущение спокойствия, самоуверенность, проблемы с осознанностью, невнимательность, размытое зрение, плохая память. Сонливость, головная боль, слабое критическое мышление	Все воздушное пространство выше 5400м определяется как воздушное пространство Класса А. Обратитесь к FAR Часть 105 для специальных правил, управляющих поведением парашютных операций в этой области.
120			Усталость, вялость Потеря ночного зрения.	

*AAD рекомендуется как резервная система на всех высотных прыжках, из-за возможности парашютиста впасть в обморок из за отказа кислородных систем **Всегда репетируйте кислородные коммуникационные процедуры и процедуры выхода перед взлетом ***Перечислено минимальное количество снаряжения. Оборудование, для больших высот, удовлетворяет всем требованиям для более низких высот. ****Кислородные системы для высотных полетов и скайдайвинга должны быть заполнены авиационным кислородом, а не медицинским. У медицинского кислорода высокая влажность, которая может заставить клапаны кислородной маски покрываться льдом в высотных операциях.

РЕКОМЕНДАЦИИ ОПЕРАТОРАМ ВИДЕОСЪЕМКИ

A. ПРЕДИСЛОВИЕ

1. Скайдайвинг обеспечивает богатство визуального ряда, который можно запечатлеть на фото или видео.
2. Благодаря появлению более легких и маленьких камер, брать их на прыжок стало значительно легче и дешевле.
3. Парашютисты должны проявлять осторожность в полетах с камерой:
 - a. видео и фото оборудование и его взаимодействие с системами парашюта
 - b. действия во время прыжка
 - c. процедуры разбежки
 - d. специальные процедуры по особым случаям для операторов
4. Как только оператор полностью ознакомился с оборудованием и процедурами дисциплины, он или она будет в состоянии экспериментировать и проявлять творческий подход.

B. ПРЕДЫСТОРИЯ

1. В ранние годы:
 - a. Первые операторы должны были решить очевидные проблемы, представленные большим, тяжелым оборудованием камеры и парашютами.
 - b. Только самые опытные парашютисты и фотографы отважились бы снимать других.
2. Позже:
 - a. Миниатюрные цифровые фотоаппараты и видеокамеры доставляют меньше проблем, поощряя большее количество парашютистов использовать камеры на прыжках.
 - b. Парашютисты стали менее озабочены опытом оператора, прыгающего с их группой.

C. ЗНАЧЕНИЕ

1. Рекомендации для прыжков с камерами должны обучить потенциальных операторов и тех, кто делает прыжки с ними.
2. Парашютисты должны понять, что полет с камерой является серьезным решением и что это требует дополнительных усилий и внимания на каждом прыжке.

D. ОБОРУДОВАНИЕ

1. Оператор должен проконсультироваться с другим опытным оператором и риггером перед использованием любого нового или модифицированного элемента оборудования при прыжке с камерой:
 - a. шлем
 - b. парашют
 - c. модификация устройства открытия
 - d. камера
 - e. система установки камеры
 - f. вспышка
 - g. переключение и установка
 - h. костюм оператора

1. прочее
 - (1) доска для серфинга или лыжи
 - (2) трубы и прочие аксессуары для свободного падения
 - (3) вингсьют
2. Перед съемкой других парашютистов, каждый новый или дополнительный элемент оборудования должен быть опробован, пока оператор абсолютно не ознакомится с ним и соответственно не скорректирует любые процедуры.
3. Операторское оборудование
 - a. Прыгать с маленькими камерами не всегда безопаснее, чем с большими.
 - b. Независимо от местоположения любая система установки камеры должна быть размещена и подстроена с учётом открытия парашюта.
 - c. Все края и потенциальные зацепы должны быть покрыты, заклеены, или защищены иначе.
 - (1) Необходимые выступы на нашлемной камере должны, по крайней мере, быть в другой стороне от открывающегося парашюта.
 - (2) Форма монтажа системы камеры "пирамида" может огибать стропы лучше, чем форма "яйцо".
 - (3) Дефлекторы могут помочь защитить области, которые не могут быть модифицированы иначе, чтобы уменьшить количество проблем.
 - (4) Все промежутки между шлемом и оборудованием, включая монтажные панели, должны быть заклеены или заполнены (горячим клеем, и т.д.).
 - (5) Выступы, такие как видеоискатель камеры, должны быть спроектированы, чтобы создать меньше потенциальных проблем.
 - (6) Наземное испытание должно включать протаскивание строп по системе установки камеры, чтобы показать точки препятствий.
 - d. Острые кромки и выступы могут ранить других парашютистов в случае столкновения или аварийной посадки самолета.
 - e. Камеры, монтированная на конечностях парашютиста должна держаться в стороне во время открытия.
 - f. Устройства эксплуатации камеры (переключатели, кабели) должны быть простыми и безопасными.
 - g. Каждый добавочный элемент оборудования должен быть обдуман для его потенциального взаимодействия с полной системой камеры и парашютом.
4. Шлемы и системы установки камер
 - a. Все платформы камер, изготовленные вручную или заводские, должны быть оценены с точки зрения безопасности и пригодности к достижению цели оператора.
 - (1) риггером
 - (2) опытным оператором
 - b. Шлем должен обеспечивать оператору полную видимость:
 - (1) в свободном падении
 - (2) под куполом
 - (3) во время особых случаев

SECTION 6-8—РЕКОМЕНДАЦИИ ОПЕРАТОРАМ ВИДЕОСЪЕМКИ...ПРОДОЛЖЕНИЕ

c. Пустые системы установки камер должны быть закрыты и заклеены для предотвращения зацепок.

5. Релизы шлема

- a. Экстренные релизы операторских шлемов рекомендуются на случай запутывания оборудования.
- b. Экстренные релизы шлема должны быть легко доступны для любой руки.
- c. Использование надежной системы закрытия шлема (зажима), который может также использоваться как экстренный релиз также способствует безопасности системы.

6. Парашют

- a. Операторы должны использовать надежный парашют, открывающийся медленно и по направлению.
- b. Система открытия должна быть совместимой с костюмом оператора, если он используется.
- c. Крылья костюма оператора и нижние крепления не должны пересекаться с приводами парашюта оператора или со стренгой основного парашюта в любой ориентации свободного падения.
- d. Длина вытяжного парашюта и уздечки должны быть достаточными, чтобы преодолеть дополнительное затенение, создаваемое костюмом оператора, если он используется.
- e. Если оператор обычно открывается выше, чем другие парашютисты, медленнее снижающийся парашют может помочь уменьшить конфликты трафика.
- f. Оператор должен взвесить преимущества и недостатки транзита в случае частичного отказа.
 - (1) Преимущества: может помочь после низкой отцепки или при дезориентации во время процедур отцепки
 - (2) Недостатки: может открыть запасной парашют при нестабильности после отцепки, увеличивая возможности для зацепа запасного парашюта с системой камеры, особенно плохо выполненной
- g. Как всегда, надлежащее внимание к укладке и обслуживанию, особенно укладке строп, помогает предотвратить трудности при открытии и отказе.

7. Рекомендуемое снаряжение

- a. аудио высотомер
- b. визуальный высотомер, видимый во время съемки
- c. нож-крюк

Е. ПРОЦЕДУРЫ

1. Общие

- a. До прыжка с камерой парашютист должен иметь достаточно общего опыта прыжков, быть в состоянии решить любую парашютную серьезную или незначительную проблему легко и без напряжения.
- b. Оператор должен обладать навыками свободного падения выше среднего и применимыми к запланированному прыжку.
 - (1) ориентация "живот к земле"
 - (2) фрифлай (вертикальный и вниз головой)
 - (3) купольные формации

(4) прочие (для скайсерфинга, съемок тренировочных прыжков студентов, и т.д.)

- c. Рекомендуется наличие лицензии и 200 прыжков.
- d. Парашютист за последнее время должен был сделать по крайней мере 50 прыжков на том же парашютном оборудовании, которое будет использоваться для операторской съемки.
- e. Оператор должен знать опыт и навыки всех парашютистов в группе.
- f. Открытие:
 - (1) Высота открытия должна обеспечить время, согласно дополнительному оборудованию и связанными с ним проблемами.
 - (2) Оператор должен знать о расположении других парашютистов во время открытия.
- g. Каждый оператор должен провести полную проверку оборудования камеры и парашюта перед надеванием, перед посадкой на самолет и снова перед отделением.
- h. К прыжкам с камерой нужно подойти процедурно, с одним и тем же установленным порядком для каждого прыжка.
- i. Приоритеты на прыжке: сначала парашютное оборудование и процедуры, потом оборудование и процедуры камеры.
- j. Включайте только одну новую переменную (процедуру или оборудование) за раз.
- k. Прыжок с камерой требует дополнительного планирования и никогда не должен рассматриваться как обычный прыжок с парашютом.

2. Самолет

- a. Камеры должны быть надеты или защищены во время взлета и посадки, чтобы они не отсоединились и не стали опасны в случае внезапного движения.
- b. Оператор камеры должен знать о дополнительном пространстве, которое требует камера:
 - (1) Проявляйте осмотрительность, когда дверь открывается и предотвратите удар частями двери.
 - (2) Практикуйте процедуры изготовления в каждом самолете, чтобы предотвратить травмы, следующую из застревания камеры в двери или другой части самолета.
 - (3) Чтобы предотвратить ранения и повреждения самолета, оператор должен скоординироваться с пилотом прежде, чем пробовать любую новую позицию изготовления к прыжку.

3. Отделение

- a. Если план не требует, чтобы оператор был частью группы на отделении, он или она должен оставаться вне группы, помня о воздушном пространстве в потоке за выходящими парашютистами.
- b. Столкновение с парашютистом, носящим шлем с камерой, может быть более серьезным.
- c. Студенты могут дезориентироваться, если столкновение с оператором было неожиданным.
- d. Тандем парашюту требуется чистое воздушное пространство для открытия дрога.
- e. Парашютисты иногда сталкиваются с непреднамеренными открытиями при отделении.

SECTION 6-8—РЕКОМЕНДАЦИИ ОПЕРАТОРАМ ВИДЕОСЪЕМКИ...ПРОДОЛЖЕНИЕ**4. Свободное падение**

- a. Парашютисты должны подготовить план свободного падения с оператором, включая:
 - (1) позиция оператора относительно группы
 - (2) любое запланированное взаимодействие оператора с группой
- b. Парашютисты и операторы должны следовать плану.

5. Отделение и начало разбежки

- a. Все парашютисты на борту должны понимать план разбежки и открытия оператора.
- b. Два или больше оператора должны скоординировать начало разбежки и открытие более тщательно чем тогда, когда вовлечен только один оператор .
- c. Съёмка других парашютистов во время открытия должна быть запланирована с учетом высот открытия всех задействованных парашютистов и с их взаимодействием.
- d. Оператор должен осознавать его или ее позицию по отношению к земле и открываться достаточно высоко, чтобы достичь площадки для безопасного приземления.

6. Открытие

- a. Оператор должен проявить дополнительную осторожность во время открытия:
 - (1) для предотвращения отказов
 - (2) чтобы гарантировать открытие по направлению и уменьшить вероятность закрутки строп
 - (3) для предотвращения травм шеи
- b. Операторы- новички должны проконсультироваться с опытными коллегами по определенным методам, чтобы предотвратить несчастные случаи во время открытия и наполнения купола.
- c. Если стропы открывающегося парашюта зацепятся за оборудование камеры, это может повлечь отказы, серьезные травмы или смерть.

7. Особые случаи с парашютом

- a. Дополнительное оборудование, которое используют для съемки, может усложнить действия в особых случаях.
- b. Каждый оператор должен регулярно практиковать все особые случаи с парашютом под куполом или в учебной подвесной системе, будучи полностью укомплектованным для прыжка с камерой.
- c. Практика процедур особых случаев должна включать снятие шлема любой рукой в случае определенных отказов.
- d. Обычные процедуры на открытии должны практиковаться при каждом прыжке.
- e. Когда снимать шлем с помощью релиза:
 - (1) запутанности оборудования
 - (2) приземления на препятствия (вода, деревья, здания, линии электропередачи)
 - (3) каждый раз, когда опасная ситуация требует этого

F. СООБРАЖЕНИЯ ДЛЯ СЪЕМКИ СТУДЕНТОВ

1. Обратитесь к Instructional Rating Manual USPA для дополнительных инструкций для операторов в студенческих учебных прыжках.
 - a. У парашютиста должен быть обширный опыт операторской работы с опытными парашютистами до фотографирования или съемки студенческих прыжков.
 - (1) Как минимум 300 групповых прыжков
 - (2) Как минимум 50 прыжков с камерой с опытным парашютистом
 - b. Инструктор USPA, контролирующий прыжок, должен провести полный брифинг с оператором до посадки в самолет.
 - c. Все процедуры и план съёмки должны быть доведены до тренера или Инструктора USPA , оператора и студента, совершающих прыжок.
2. Все внимание инструктора должно быть направлено на студента, а студент не должен думать о движениях и задачах оператора.
3. Оператор должен избегать зоны прямо над или под студентом или инструктором (инструкторами).
 - a. Студенты могут открыться без предупреждения.
 - b. Перераспределение потока под студентом или инструктором может поставить под угрозу выполнение их прыжка и его безопасность.
4. Отделение
 - a. Оператор должен запланировать позицию отделения, которая избегает контакта со студентом или инструктором (инструкторами).
 - b. Во время отделения студенты часто дают ошибочный отсчет, затрудняя синхронность отделения оператора.
 - (1) Оператор может прыгнуть немного до выхода студента, если отсчет надежен.
 - (2) Оператор должен следовать немного после отделения студента каждый раз, когда отсчет отделения студента вызывает сомнения.
 - c. Снимая тандемы, оператор должен держаться в стороне от открывающего дрога
5. Оператор должен поддерживать независимый контроль высоты и никогда не полагается на студента или инструктора (инструкторов).
6. Открытие
 - a. Оператор ответственен за отдаление от студента и инструктора (инструкторов) при открытии.
 - b. Агрессивная съемка открытий ставит под угрозу безопасность студента, инструктора (инструкторов) и оператора.
7. При использовании большого самолета, студенческие группы, как правило, выходят дальше против ветра, что может потребовать более высокого открытия от оператора для безопасного возвращения в зону приземления.
8. При использовании ручной камеры для съемки студентов, тандем-инструктор должен рассмотреть информацию, содержащуюся в тандемном разделе Секции 4-5 Instructional Rating Manual относительно обучения съёмке ручной камерой.

РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ WINGSUIT- ПИЛОТОВ

ВИНГСЬЮТ FIRST FLIGHT COURSE (FFC)

Замечание: Здесь "Coach" - это опытный вингсьютер.

"Студент" - человек, в первый раз летящий на вингсьюте, обязанный иметь минимум 200 прыжков, согласно BSR 2-1. Рекомендуется, чтобы минимум 200 прыжков были выполнены за последние 18 месяцев перед завершением курса первого прыжка в вингсьюте и совершением прыжка в вингсьюте. Производители вингсьютов предлагают инструкционные рейтинги для их продуктов. Всем парашютистам, независимо от опыта в других дисциплинах, рекомендуется пройти обучение, покрывающее все элементы ниже.

А. ТЕМЫ РАЗДЕЛА

1. Соображения по оборудованию

а. Выбор купола

- (1) Неэллиптические, послушные основные парашюты с последовательными характеристиками открытия, с нагрузкой на крыло не больше чем 1,3 и имеющие длину стреньги по крайней мере два метра от шпильки до вытяжного парашюта (настоятельно рекомендуются для прыжков Курса Первого Полёта - First Flight Course (FFC)).
- (2) Студенты должны быть знакомы с любым парашютом, используемым на прыжках FFC.

б. Системы вытяжных парашютов и открытия

- (1) Вингсьюты создают сильную разрежённость выше и сзади от парашютиста и могут не дать вытяжному парашюту достаточно воздуха для свободного наполнения и извлечения камеры основного парашюта из контейнера ранца.
- (2) Вытяжные парашюты, меньше чем 24 дюйма, не рекомендуются из-за более низких скоростей падения вингсьютеров, что может привести к уменьшенной силе рывка.
- (3) Если вингсьютинг становится приоритетным выбором студента в парашютной деятельности, длина стреньги должна быть увеличена с увеличением размеров вингсьютов, которые создают большую разрежённость воздуха.
- (4) Встроенный в нижнюю часть ранца вытяжной парашют - единственная система открытия, которая должна использоваться для скайдайвинга с вингсьютом.
- (5) Рекомендуется, чтобы усилие выбрасывания медузы было максимально малым.

в. Шлемы и страхующие приборы

- (1) Студенты должны носить шлем для прыжков FFC.
- (2) Использование страхующих приборов рекомендуется для всех вингсьютеров.

г. Звуковые сигнализаторы высоты

- (1) Использование по крайней мере одного звукового сигнализатора высоты рекомендуется для всех полетов FFC.
- (2) Первый предупреждающий сигнал должен быть установлен на 2000м для подготовки к отмашке и открытию.
- (3) Второй сигнал должен быть поставлен на 1700м (высота открытия).

- (4) Третий сигнал должен быть поставлен на 1400м (предупреждение о низкой высоте).

2. Выбор вингсьюта

а. Дизайн вингсьюта

- (1) Сделайте общий обзор популярных моделей wingsuit, преимущества и недостатки различных конструкций.
- (2) Монокрыло и другие конструкции.
- (3) Размеры и формы крыла, их преимущества и недостатки для скоростного полёта, акробатики, дальнего и медленного полета.

б. Обсудите популярные системы отцепки и экстренные системы в целом.

в. Вингсьют для прыжков FFC

- (1) Wingsuit Coach должен выбрать костюм для Прыжков FFC, который подходит для использования новичком-вингсьютером согласно инструкциям производителя.
- (2) Wingsuit Coach должен объяснить, почему конкретный костюм был отобран и должен удостовериться у студента, что он понимают эти причины.
- (3) Студенты должны поощряться к продолжению использования костюмов, подходящих для вингсьютера - новичка, после завершения FFC. Ни при каких условиях студентам не должны предлагать на FFC использовать или купить костюм для среднего или экспертного уровня мастерства.

3. Монтаж Вингсьюта

а. Coach должен убедиться, что студент полностью способен к надлежащему монтажу вингсьюта к подвесной системе, используемых в FFC, согласно инструкциям производителя.

б. Wingsuit Coach должны продемонстрировать студентам надлежащие методы крепления вингсьюта к ранцу.

в. Студент должен обучиться монтажу каждого определенного типа вингсьюта к контейнеру до совершения прыжка с этим вингсьютом.

4. Проверки вингсьюта перед прыжком

а. Для тросовой системы соединения убедитесь, что кабели правильно проведены через петли, везде по верху, а система отцепки крыла должна быть правильно защищена.

б. Для системы на застежках- молниях проследите, чтобы застежка-молния была прикреплена правильно и полностью. Если можно, проверьте, чтобы система отцепки на липучке не была связана и не зажата.

в. Натяните крыло, чтобы удостовериться, что оно правильно прикреплено.

- (1) Студенты должны уметь смонтировать подвесную систему парашюта с вингсьютом и продемонстрировать проверку снаряжения до того, как приступить к первому прыжку FFC.

SECTION 6-9—РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ WINGSUIT- ПИЛОТОВ...ПРОДОЛЖЕНИЕ

- (2) Coach отвечает за проверку вингсьюта и парашютной подвесной системы перед первым полетом, чтобы гарантировать, что они правильно смонтированы и студент правильно надел систему.
5. Особые соображения по полетам в вингсьютах
- a. Ограничения на движение
- (1) Движения рук обычно более ограничены во время прыжков с вингсьютом, несмотря на то, что ограничения зависят от модели.
 - (2) Некоторые костюмы действительно допускают полный спектр движений рук, несмотря на то, что под давлением сопла вингсьюта могут затруднить полное движение рук.
- b. Скорости падения
- (1) В обычном положении "живот к земле" вертикальная (вниз) скорость снижения приблизительно 53м/с и горизонтальная (вперед)- ноль.
 - (2) У типичного парашютиста с вингсьютом вертикальная (вниз) скорость снижения приблизительно 30м/с и горизонтальная (вперед)- между 17м/с и 40 м/с.
 - (3) Открытие парашюта при прыжке с вингсьютом происходит под углом примерно 45 градусов от направления полета.
- c. Важность навигации
- (1) Вингсьютер может перемещаться на огромные расстояния со стандартных высот отделения, чего не могут обычные парашютисты.
 - (2) Это означает, что нужно соблюдать большую осторожность при планировании точек отделения.
 - (3) Высотные ветры должны быть приняты во внимание, как и потенциальный трафик других парашютистов и самолетов.
 - (4) Полет вингсьюта в пределах 150 метров вертикально или горизонтально от любого лицензированного парашютиста под парашютом требует предшествующего планирования и соглашения между пилотом парашюта и пилотом вингсьюта.
 - (5) BSR USPA запрещают полет вингсьют в пределах 150 метров вертикально или горизонтально от любого соло или тандем студента под парашютом.
- d. Приземления на воду
- (1) Если полет с вингсьютом происходит около береговой линии или другого большого водоема, оставайтесь рядом с береговой линией, чтобы гарантировать, что каждый пилот вингсьюта сможет добраться до определённой приземления или другой подходящей площадки
 - (2) В случае приземления на воду очень важно, чтобы крылья рук и ног , а также бутисы были отстегнуты перед приземлением на воду, чтобы дать парашютисту как можно больше свободы передвижения после входа в воду.
6. Отделения
- a. Порядок выхода
- (1) Минимальная высота отделения для первого полета должна составлять 2700м над землёй.
 - (2) Вингсьютеры должны быть последними на отделении из самолета (т.е. после тандемов).
- b. Позиция на отделении
- (1) Независимо от самолета, Wingsuit coach должен всегда выбирать позицию отделения студентов, которая позволяет студентам выходить безопасно:
 - (2) Отделение должно позволить студенту покинуть самолет стабильно.
 - (3) Студент должен быть обучен отделению, которое позволяет безопасно избежать хвоста самолета.
 - (4) Студент должен поддерживать зрительный контакт с Coach.
 - (5) Coach должен поддерживать близость к студенту.
 - (6) Coach должен поддерживать стабильность и зрительный контакт со студентом
 - (7) Coach не должен отвлекать или сталкиваться со студентом.
- c. Типовое отделение на прыжках FFC:
- (1) Coach проверяет споттинг со студентом.
 - (2) Coach сигнализирует "сбросить газ" (если можно).
 - (3) Студент занимает позицию в направлении Coach.
 - (4) Студент использует метод отделения, который направляет его или ее лицом к пропеллеру самолета.
 - (5) Этот метод не только обеспечивает автономное отделение для обоих парашютистов, но также предусматривает хороший ракурс для видео студенческого отделения.
 - (6) Процедуры отделения должны быть отрепетированы на земле несколько раз, пока студент не сможет физически и устно показать все моменты отделения ясно и с уверенностью.
- d. Избежание столкновения с хвостом
- (1) Студентам нужно сообщить об опасности столкновения с хвостом самолета, если они открывают крылья непосредственно после отделения.
 - (2) Студенты должны продемонстрировать двухсекундную задержку между отделением и открытием их крыльев.
 - (3) Проинструктируйте студента открывать крылья после прохождения хвоста самолета.
7. Позиция тела при полете
- a. Продемонстрируйте основную нейтральную позицию тела
- (1) Coach должен продемонстрировать основную нейтральную позицию для костюма, которым студент будет управлять в прыжке FFC.
 - (2) Проведите студенту тренировки и в горизонтальной, и в вертикальной позициях.
- b. Продемонстрируйте ускорение.
- (1) Coach должен показать, как ускоряться.
 - (2) Проведите студенту тренировку этой позиции.
- c. Продемонстрируйте, как замедляться.
- (1) Coach должен продемонстрировать, как замедляться.
 - (2) Проведите студенту тренировку этой позиции.
- d. Продемонстрируйте поворот
- (1) Coach должен продемонстрировать, как поворачиваться.
 - (2) Проведите студенту тренировку этих движений.

SECTION 6-9—РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ WINGSUIT- ПИЛОТОВ...ПРОДОЛЖЕНИЕ

- e. Плоские вращения и перевороты
- (1) Плохо выровненная позиция тела и чрезмерно агрессивные повороты могут привести к плоским вращениям или переворотам.
 - (2) Студентов нужно проинструктировать, как лучше всего управлять плоскими вращениями по инструкциям производителя.
 - (3) Если плоское вращение студента все еще неконтролируемо по прошествии 10 секунд, или если плоский штопор происходит ниже 1850м, студент должен немедленно открыться.
 - (4) Проведите студенту тренировку по этому процессу.
- f. Сигналы
- (1) Расскажите о всех сигналах рук, которые Coach намеревается использовать во время первого полета.
 - (2) Опросите студентов по этим сигналам после представления и периодически по ходу FFC.
8. Процедуры открытия.
- a. На 1700м студент должен дать отмашку и открыться на 1500м. Эта высота обеспечивает достаточное количество времени, чтобы справиться с любым особым случаем и обеспечивает достаточное время, чтобы расстегнуть молнию/отцепить и убрать любые части wingsuit, которые могут потребовать отстегивания.
- (1) Сделайте отмашку, хлопнув пятками три раза - это обязательно на каждом прыжке.
 - (2) Сложите оба крыла одновременно, в надлежащей симметричной позиции тела.
 - (3) Откройтесь на нужной высоте.
 - (4) Сложите оба крыла и возьмите привод вытяжного парашюта.
 - (5) Бросьте вытяжной парашют: левая рука делает одновременный симметричный «ложный бросок», когда правая рука бросает вытяжной парашют.
 - (6) Следом за броском вытяжного парашюта положите обе руки симметрично на перед подвесной системы.
 - (7) Держите крыло хвоста сложенным, пока парашют не будет полностью открыт.
- b. Wingsuit Coach должны подчеркнуть важность поддержания симметрии тела и закрытых крыльев на протяжении открытия, чтобы избежать трудностей с открытием (например, закрутки строп из-за асимметрии или попадания вытяжного парашюта в воздушный карман от ножного крыла).
9. Особые случаи
- a. Крылья рук могут ограничить движение и помешать парашютисту взять свободные концы, пока крылья не отстегнуты.
- b. Крылья ног также ограничивают движение и большая поверхность крыла может повлиять на то, как тело перемещается после отцепки, если крыло все еще раздуто.
- c. Любой вингсьют, независимо от модели, должен давать достаточный диапазон движения, чтобы выдернуть привод отцепки и привод вытяжного троса запасного парашюта без необходимости расстегивать крылья рук.
- d. В случае оказа основного парашюта, немедленно выдерните привод отцепки и затем привод запасного парашюта. Не тратьте время, отцепляя крылья рук.
- e. Может быть необходимо отцепить крылья рук, чтобы достать до свободных концов, если основной парашют открылся с закруткой и парашютист должен достать до свободных концов.
10. Процедуры после нормального наполнения купола
- a. Осмотрите воздушное пространство.
 - b. Сначала расстегните молнию на крыльях рук; удалите петли большого пальца (если нужно); расстегните молнию на ногах и снимите бугиасы.
 - c. Сверните и застегните ножное крыло (студент должен тренироваться на земле, пока он не может сделать это не глядя, таким образом, студент может не спускать глаз с окружающего воздушного пространства под парашютом).
 - d. Если видео первого полета записывается, оператор (или тренер) должен попытаться получить полную видеозапись открытия.
 - e. Осмотрительность после открытия
 - (1) Парашютисты с вингсьют часто делят парашютное воздушное пространство с тандемами и парашютистами- студентами (а также другими парашютистами, которые, возможно, открылись выше, чем 900-метров).
 - (2) Как опытные парашютисты, студенты FFC должны позаботиться о других парашютах, чтобы избежать столкновений под куполом.
11. Навигация и план снижения
- a. Навигация
- (1) Поскольку вингсьютеры могут перемещаться на мили от точки выхода из самолета к точке открытия, навигация является критически важным умением.
 - (2) Высотные ветры должны быть определены перед прыжками FFC по информации от пилота или с помощью прогноза высотных ветров.
- b. Вингсьюты обычно летят по стандартному плану полёта, который может меняться в зависимости от дрозны и трафиком воздушного движения.
- (1) В типичном «заход левой руки» вингсьютер выходит из самолета и немедленно поворачивает на 90 градусов от линии полета в течение 10 - 30 секунд. Они совершают второй поворот на 90 градусов назад вдоль линии полета со значительным разделением между вингсьютерами и любыми открывающимися парашютистами.
 - (2) Вингсьют тренеры должны запланировать навигацию для прыжка, используя аэросъемку дрозны и близлежащих районов.
 - (3) После обсуждения желаемого маршрута, Coach должен запланировать прыжки со студентом.
 - (4) Студент должен уметь запланировать основную точку выхода, траекторию полета и точку открытия, которая гарантирует вертикальное и горизонтальное разделение от других парашютистов во взлёте.
 - (5) Вингсьютеры часто открываются на высотах, где имеется большой парашютный трафик (например, тандемы и AFF студенты). Запланированный маршрут полета должен это

SECTION 6-9—РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ WINGSUIT- ПИЛОТОВ...ПРОДОЛЖЕНИЕ

учесть. Акцент должен ставиться на открытии на безопасном расстоянии от тандемов.

- (6) Если разные группы вингсьютеров выходят в одном взлёте, группы должны выйти и лететь в противоположных направлениях (например, первая группа может пойти по траектории левой руки, а вторая группа-по траектории правой руки).
- (7) Должен быть минимум 10-секундное разделение между группами с вингсьют.
- (8) Wingsuit Coach должны предусмотреть возможные приземления студентов вне ДЗ и обсудить план с руководителем прыжков. Студентам желательно брать на прыжок с вингсьютом сотовый телефон.
- (9) Если студент совершает какую-либо грубую навигационную ошибку, тренер должен потребовать совершить еще один прыжок перед завершением FFC.

12. Облака и видимость

- a. Прогалы в облаках, подходящих для типичных парашютистов (см. Раздел 9 SIM, Часть 105), могут быть недостаточными для вингсьютеров.
- b. Вингсьютеры должны удовлетворять требованиям (рекомендуется, чтобы они превышали требования) FAR 105.17.
- c. Ниже 3000м над уровнем моря:
 - (1) Видимость 5 км по горизонту;
 - (2) Не менее, чем в 150м под облаками;
 - (3) Не менее, чем в 300м над облаками ; и
 - (4) Не менее чем в 600 м от облаков по горизонтали.
- d. Выше 3000м над уровнем моря:
 - (1) Видимость в полете 8 км;
 - (2) Не менее, чем в 300м под облаками;
 - (3) Не менее, чем в 300м над облаками; и
 - (4) Не менее чем 1600м (в 1 миле) от облаков по горизонтали.
- e. Wingsuit Coach не должны допускать студентов в первый полет, если метеоусловия могут представлять визуальные трудности.
- f. В случае непреднамеренного входа в облако студенты должны быть обучены поддерживать прямолинейный полет без каких либо радикальных поворотов в то время, когда находятся в облаке.

13. Связь с пилотами и другими парашютистами

- a. Соображения по пилотам
 - (1) Пилоты не должны быть отвлечены во время взлета или захода на курс.
 - (2) Wingsuit Coach должны общаться с пилотом или на земле, или между 1200-и 3000м от земли.
 - (3) Тренеры Wingsuit должны сообщить пилоту направление планируемого полета, любые особые потребности, количество вингсьютеров в заходе.
- b. Пилоты

- (1) Вингсьютеры чаще выходят из самолета следом за тандемами, и являются обычно крайними на отделении из самолета.
- (2) Сообщите пилоту, если вингсьютеры останутся в самолете в течение минуты или больше после отделения крайнего из «традиционных» парашютистов (особенно, когда есть значительные высотные ветры)
- (3) Сообщите пилоту заранее, если вингсьютеру нужен увеличенный курс захода, требующий, чтобы пилот снова прибавил газ до отделения вингсьютеров.
- (4) Существенное уменьшение тяги необходимо для вингсьютеров во избежание столкновения с хвостом во время отделения, особенно в самолете с низким хвостом.

c. Другие скайдайверы

- (1) Вингсьютеры должны знать о высотах открытия и типах парашютной деятельности (например, тандем, фрифлай, и т.д.), которые есть в их взлёте.
- (2) Вингсьютеры должны знать о любых парашютистах во взлёте, намеревающихся открываться выше 1800м.

14. Подтвердите, что студенты все усвоили

- a. Задайте вопросы
 - (1) Wingsuit Coaches должны задать вопросы по FFC, чтобы удостовериться, что студент понимает материал.
 - (2) В конце FFC, Coaches должны поощрять студентов задавать вопросов.
 - (3) Coach должен повторить любой материал который был неправильно понят или требует дополнительного объяснения.
- b. Выполните пошаговую демонстрацию после завершения наземной части FFC (Coach должен провести студента через весь прыжок FFC).
 - (1) Студент должен быть в состоянии устно озвучить план полета без подсказок или помощи.
 - (2) Тренер должен подтвердить, что студент знает любые сигналы жестами, которые тренер намеревается использовать, а также, что студент осведомлен насчёт того, что Coach может вести студента по траектории полета.
 - (3) Студент должен быть в состоянии выполнить все действия без подсказок coach.

В. ПОДГОТОВКА И ПРОВЕРКИ СНАРЯЖЕНИЯ ПЕРЕД ПОЛЕТОМ

1. Проверки снаряжения
 - a. Три Проверки Снаряжения. Wingsuit Coaches должны выполнить полную проверку снаряжения по крайней мере три раза:
 - (1) Перед надеванием системы;
 - (2) Перед посадкой; и
 - (3) Перед выходом
 - b. Проверка системы
 - (1) Всегда проверяйте вингсьют и систему в логическом порядке, например сверху вниз и спереди назад.

SECTION 6-9—РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ WINGSUIT- ПИЛОТОВ...ПРОДОЛЖЕНИЕ

- (2) Страхующий прибор включен.
- (3) Шпилька зачековки сидит туго в правильно закрытом контейнере.
- (4) Привод вытяжного парашюта легко доступен.
- (5) Порядок закрытия клапанов ранца правильный и стреньга правильно уложена
- (6) Есть слабина стреньги над шпилькой
- (7) Шпилька сидит на всю длину
- (8) Петля зачековки плотно натянута, с не более чем 10-процентным видимым износом.
- (9) Петля крепления шпильки к стреньге изношена не больше, чем на 10 процентов.
- (10) Коллапсируемая медуза в рабочем состоянии
- (11) Вытяжной парашют и стреньга повреждены не более чем на 10 процентов в любом месте износа
- (12) Привод открытия основного парашюта на месте
- (13) Система отцепки и транзит (RSL)
- (14) Привод отцепки
- (15) Привод троса запасного парашюта
- (16) Ножные обхваты правильно надеты
- (17) Грудная перемычка правильно продета через пряжку и её излишки надежно убраны.

c. Проверка вингсьюта

- (1) Все застёжки-молнии не повреждены
- (2) Нет разрывов, наплывов или лишней ткани, которая может закрыть приводы
- (3) Приводы не находятся внутри или не закрыты вингсьютом
- (4) Все тросы аккуратно защищены (если применимо)

d. Проверки шлема

- (1) Хорошая защита
- (2) Удобство и подгонка

e. Настройки сигнализатора высоты (например):

- (1) 2000 м
- (2) 1700 м
- (3) 1400 м

f. Высотомер

- (1) Читаем дял студента
- (2) Выставлен на ноль

g. Очки

- (1) Чистые
- (2) Плотно сидят

2. Монтаж вингсьюта к подвесной системе парашюта

a. Ответственность студента

- (1) Студент ответственен за монтаж вингсьюта к подвесной системе под контролем Coach.
- (2) Студент должен уметь закрепить вингсьют с минимальным руководством Coach.

b. Ответственность Coach

- (1) Coach ответственен за осмотр монтажа вингсьюта/подвесной системы, как только они были прикреплены студентом.

- (2) Любые ошибки монтажа должны быть указаны студенту, чтобы он их исправил.
- (3) Задержите прыжок FFC, чтобы сосредоточиться на проблемах с оборудованием, если студент испытывает трудности с этим аспектом.

3. Надевание вингсьюта

a. Ответственность студента

- (1) Студент ответственен за монтаж и надевание оборудования.
- (2) Студент должен быть в состоянии надеть вингсьют и парашютную подвесную систему без помощи (но под контролем) Coach.

b. Ответственность Coach

- (1) Coach ответственен за осмотр снаряжения, как только оно надето студентом. Coach должен закончить вторую полную проверку снаряжения в этот момент.
- (2) Тренеры должны уделить внимание в этой точке лентам подвесной системы (т.е. ножные обхваты и грудная перемычка):
- (3) Тренеры должны проинструктировать студентов, чтобы они чувствовали его или ее ножные обхваты через ткань вингсьюта, чтобы убедиться, что они надеты и плотно затянуты.
- (4) Тренеры должны попросить студентов приподнять плечи, а студенты должны почувствовать натяжение ножных обхватов, если они надеты правильно.
- (5) Coach должен визуально подтвердить, что ремни ног правильно затянуты на обеих ногах студента.
- (6) Задержите прыжок FFC, чтобы сосредотачивается на проблемах с оборудованием, если студент, испытывает трудности с этим аспектом.
- (7) Как только снаряжение надето, студент должен получить наставление не снимать снаряжение без уведомления тренера.

C. ПОШАГОВАЯ ДЕМОНСТРАЦИЯ; ПОСАДКА; НАБОР ВЫСОТЫ

1. Полная пошаговая демонстрация

- a. Выполните полную, в полном снаряжении, демонстрацию прыжка от изготовления к отделению до открытия.
- b. Продемонстрируйте несколько сигналов руками, которые могут быть использованы Coach, чтобы подтвердить, что студент понимает их.
- c. Студент должен быть в состоянии закончить демонстрацию с минимальной помощью Coach.

2. Подтвердите метеоусловия

- a. Подтвердите, что у тренера есть актуальный прогноз погоды.
- b. Удостоверьтесь, что ветры у земли и высотные ветры подходят для прыжков в вингсьюте.
- c. Подтвердите, что присутствует достаточный естественный свет.

3. Посадка на самолет

- a. Оборудование студента
 - (1) Контролируйте оборудование студента
 - (2) Напомните об осмотрительности со снаряжением и вингсьютом.

SECTION 6-9—РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ WINGSUIT- ПИЛОТОВ...ПРОДОЛЖЕНИЕ

- b. Снаряжение Soach
 - (1) если присутствуют другие опытные вингсьютеры, попросите проверить снаряжение одного из них.
 - (2) Эта демонстрация подчеркнет студентам то, что даже опытные вингсьютеры просят сторонней проверки оборудования
 - 4. Проверки снаряжения перед отделением
 - a. Осуществите полную проверку оборудования перед отделением со студентом в 900м ниже высоты отделения.
 - b. Напомните студенту пожать плечами, чтобы почувствовать ножные обхваты и что они правильно затянуты.
 - c. Напомните студенту об осторожности движений в самолете во время изготовления к отделению.
 - 5. Споттинг
 - a. Ответственность Soach.
 - (1) Тренер должен попросить, чтобы студент нашёл надлежащую точку отделения.
 - (2) Тренер ответственен за подтверждение точки отделения и не должен позволить сделать прыжок FFC, если указанная точка отделения не корректна.
- D. ОТЕДЕЛИНИЕ И ПОЛЕТ В ВИНГСЬЮТЕ**
- 1. Споттинг
 - a. Надлежащие методы споттинга помогут приземлиться в заданной области.
 - b. Полет по стандартной схеме "коробочка" поможет избежать трафика куполов и увеличит вероятность приземления на ДЗ.
 - c. Студент должен визуальнo определить площадку приземления, а также обратить внимание, где находятся другие парашютисты относительно дрозны.
 - d. Воздушное пространство также должно быть проверено на предмет самолетов или любого другого воздушного движения.
 - 2. Изготовка и отделение
 - a. Приготовьтесь, займите позицию в дверях, дышите и подготовьтесь выходить согласно инструкции тренера.
 - b. Soach должен наблюдать отделение, чтобы оценить:
 - (1) стабильность студентов; и
 - (2) что студент задержит открытие крыльев по инструкции во избежание столкновения со стабилизатором высоты самолета.
 - c. Студент должен установить стабильность так быстро, как будет возможно.
 - 3. Тренируйте имитации открытия и круг контроля
 - a. После установления стабильности студент должен сделать три отмашки и имитации открытия, как сказано в наземной части FFC.
 - b. Студент должен показать осведомленность ответом на сигналы руками от soach и знать свою высоту.
 - 4. Навигация
 - a. Студент должен лететь по стандартному курсу с минимальной помощью или подсказками тренера.
 - b. Тренер должен отметить любые несоответствия между фактической траекторией полета студента и его плановой траекторией полета.

- 5. Полеты в формациях
 - a. Из-за значительной горизонтальной скорости, развиваемой костюмом, каждый вингсьютер должен лететь по параллельным траекториям полета друг с другом.
 - b. Полет вингсьютеров по встречным курсам запрещён.
 - c. Полет по пересекающимся под углом 90 градусов курсам запрещён.
 - d. Сокращение любых значительных боковых расстояний должно выполняться, в постепенном полете к другому вингсьютеру под углом 30 градусов или меньше.
- 6. Открытие
 - a. Студент дает отмашку на 1700м и открывается не ниже 1500м.
 - b. Если возможно, последовательность открытия должна быть запечатлена на видео.

E. ДЕБРИФИНГ

- 1. Удостоверьтесь, что студенты безопасно приземлились и возвратились в ангар.
- 2. Обеспечьте послеполетный дебрифинг.
 - a. Сначала проведите " пеший полёт" и разговор, позволив студенту рассказать его или ее впечатления от прыжка.
 - b. Особое внимание должно быть обращено на то, чтобы студент знал о любых ошибках, которые он совершил во время прыжка.
 - c. Объясните прыжок с точки зрения тренера.
 - (1) Сделайте акцент на позитивном.
 - (2) Обсудите, над чем стоит поработать.
 - (3) Посмотрите видео, если можно.
 - d. Проведите любые необходимые корректирующие тренировки.
 - e. Проведите или сделайте обзор по обучению следующему прыжку.
 - f. Запишите прыжок в книжке регистрации прыжков студента.

ОСНОВЫ ПИЛОТИРОВАНИЯ ПОД КУПОЛОМ

А. ПРЕДИСЛОВИЕ И ЦЕЛЬ

1. Технологии парашюта-крыла, которые дали мягкие открытия и приземления, пологое планирование и маленький объем укладки открыли возможности скоростных полётов при большой загрузке крыла.
 - a. Квалифицированные и опытные скайдайверы, которые принимают решение агрессивно управлять куполом, могут достигать желательных результатов, учитывая правильное обучение и правильную оценку.
 - b. В руках нетренированных, недействующих, и необученных пилотов низкой квалификации это оборудование и эти методы представляют потенциальную угрозу пилоту и другим людям, разделяющим с ним воздушное пространство.
 - c. Рекомендуемое обучение в Студенческой Программе USPA, данной при подготовке к USPA лицензии А, недостаточно для подготовки парашютистов к скоростному пилотированию.
 - d. Обычные снижения и приземления не дают навыки и опыт, необходимый для безопасного выполнения сложных маневров под более загруженными куполами.
2. Парашютисты, особенно плохо знакомые со спортом, должны понять потенциальные опасности прыжков с таким оборудованием.
 - a. Парашюты (крыло), используемые в скайдайвинге, даже те, которые считают умеренно загруженными, могут покрыть большое горизонтальное и вертикальное расстояние, когда агрессивно управляются во время спуска.
 - b. Высокоскоростные приземления - часть серьезной и неумолимой дисциплины, требующей тщательного исследования, практики и планирования.
 - c. Мнение о том, какое оборудование и методы можно было бы считать консервативными или агрессивными, варьируется согласно опыту скайдайвера, площади и дизайну купола.
 - (1) У парашютистов, которые прыгают на высоко загруженных куполах, могут быть другие цели, чем у тех, кто их направляет в развитии.
 - (2) Большинство успешных скоростных пилотов много практиковало с куполами большего размера прежде, чем экспериментировать с более высокой загрузкой крыла.
 - (3) Для пилота, который приучен к более современному оборудованию и методам, трудно помнить проблемы, стоящие перед менее опытными парашютистами.
- a. Купол, разработанный для большей скорости, может показать относительно послушный характер с малой загрузкой крыла и когда управляется консервативно.
- b. Купол, спроектированный для спокойной работы, когда управляется агрессивно и загрузка крыла велика, может показать высокоскоростные особенности.
2. Ошибки, которые пилоты-новички совершают на послушных куполах без того, чтобы быть поврежденными, могли бы иметь серьезные последствия, если бы они прыгали на более современном оборудовании.
3. Современное оборудование обычно относится к куполам, загруженным следующим образом:
 - a. свыше 230 кв. футов, 1.1 загрузка или выше
 - b. от 190 до 229 кв. футов, 1.0 загрузка или выше
 - c. от 150 до 189 кв. футов, 0.9 загрузка или выше
 - d. купола меньше 150 кв. футов при любой загрузке
4. Дизайн купола может играть значительную роль в изменении этих чисел так или иначе.
 - a. Некоторые купола разработаны, чтобы подушку можно было сделать с минимальным опытом.
 - b. Некоторые купола разработаны, чтобы летать лучше с более высокой загрузкой крыла, но требуют квалифицированного управления.
 - c. Ранние разработка, особенно использующие ткань "F-111", могли быть более сложными на приземлении, даже с небольшими загрузками крыла.
5. Продвинутая техника обычно означает выполнение манипуляций, чтобы набрать больше скорости, чем при устойчивом горизонтальном полёте (естественная скорость) во время спуска и на заключительном отрезке приземления.
6. Особенности полета купола и управление становятся более сложными, когда велика температура и влажность или площадка приземления намного выше уровня моря.
7. Эти рекомендации не содержат специализированную информацию и экспертные знания, требуемые для безопасного управления парашютами при загрузке крыла, приближающейся к 1,5 фунта за квадратный фут и выше или куполами площадью 120 квадратных футов или меньше.
8. Каждый шаг в уменьшении купола, дизайне купола или технике пилотирования должен быть сознательным решением, а не просто обычной частью прогресса парашютиста:
 - a. Люди, уменьшающие купол, чтобы получить меньший или более легкий контейнер, должны также быть готовы к дополнительной ответственности прыжка с высокоскоростным куполом.

В. ОБЪЁМ НАВЫКОВ

1. «Продвинутое» (пилотирование) означает методы, которые объединяют оборудование и техники управления, позволяющие увеличить скорость снижения и захода на приземление.

**Загрузка крыла - полный вес парашютиста с оборудованием, разделенный на площадь купола парашюта, выраженного в фунтах на квадратный фут.*

SECTION 6-10—ОСНОВЫ ПИЛОТИРОВАНИЯ КУПОЛА... ПРОДОЛЖЕНИЕ

- b. Парашютисты на дрозонах с культурой скоростного пилотирования должны понять, что пренебрежение индивидуальным обучением, необходимым для безопасной работы в этой дисциплине, может привести к серьезным последствиям для себя и для других.
- c. Парашютисты должны понять цели дизайна парашютов, которые они покупают, чтобы видеть, соответствуют ли эти парашюты своим ожиданиям и целям.
- d. Решение прогрессировать в скоростном пилотировании должно учитывать других людей, которые могут быть затронуты ошибкой пилотирования на высоте и в посадочной зоне.

С. ДОСТИЖЕНИЕ НАВЫКОВ

1. Парашютисты будут совершенствоваться с разной скоростью.
2. Секции В «Пилотирование» в каждой категории Студенческой Программы USPA обрисовывают в общих чертах ряд упражнений, ценных для исследования характеристик полета любого незнакомого парашюта.
 - a. Парашютист должен начать знакомство со стандартной проверки управляемости на случай незначительных проблем (обрыв стропы, повреждение ткани, и т.д.).
 - b. Парашютист должен рассмотреть основы на каждом новом парашюте перед переходом к более сложным маневрам (пропуская основы управления для изучения, позже можно столкнуться с потенциально серьезными последствиями).
3. Прежде, чем попытаться выполнить любой "продвинутый" маневр на приземлении, каждый парашютист должен быть знаком со следующим под его или ее текущим парашютом на высотах выше 750 метров:
 - a. резкие развороты клевантой (90 градусов, затем резко до 180 градусов)
 - b. заходы купольных формаций и, по крайней мере, бесконтактный полет купольных формаций
 - c. развороты и подушка на задних концах
 - (1) Если из-за проблемы с управлением парашютист решил посадить парашют с помощью задних СК, он должен быть знаком с этим методом.
 - (2) Парашютист может решить после экспериментирования и практики, что парашют не безопасно сажать задними свободными концами.
 - (3) Парашютист должен принять это решение прежде, чем делать резкие маневры или при высокой нагрузке на крыло, где отказ стропы управления на конечном этапе захода становятся более значительным.
 - d. управление передним свободным концом, включая работу одним или двумя СК (все выполняются с клевантами в руке)
 - e. потеря высоты в разнообразных маневрах пикирования и разворотов (проверьте высотомер в начале и в конце разворота)

- f. прерывание разворота и восстановление для выполнения подушки
- g. медленное планирование и маневрирование (развороты в торможении)
- h. заход и приземление в торможении

D. ПЕРЕХОД НА КУПОЛА МЕНЬШЕЙ ПЛОЩАДИ (DOWNSIZING)

1. Перед тем, как перейти на меньший размер, парашютист должен свободно уметь выполнять следующие маневры приземления на его или ее текущем парашюте:
 - a. подушка от режима полной скорости
 - b. подушка из медленного режима (из режима торможения)
 - c. стабильные мягкие приземления стоя в 10 метрах от запланированной цели во множестве условий ветра, включая по ветру
 - d. начав подушку, качнуть купол на 10 градусов и вернуться к горизонтальному положению купола перед приземлением
2. Шаги уменьшения на том же типе купола
 - a. выше 230 кв. футов - 30 кв. футов
 - b. от 229 до 150 кв. футов - 20 кв. футов
 - c. от 149 до 120 кв. футов - 15 кв. футов
 - d. ниже 120 кв. футов - с небольшим шагом
3. Перед уменьшением парашютисты должны быть знакомы с любым маневром, который планируют делать или с которым могли бы столкнуться на меньшем парашюте, включая заходы на приземление с разгоном или с торможением.
4. Те, кто уменьшился, не выполняя сложные маневры при каждом шаге уменьшения, должны практиковать их на большем парашюте прежде, чем пытаться сделать их на его текущем парашюте.

E. ПЕРЕХОД НА БОЛЕЕ СКОРОСТНЫЕ ПО КОНСТРУКЦИИ КУПОЛА

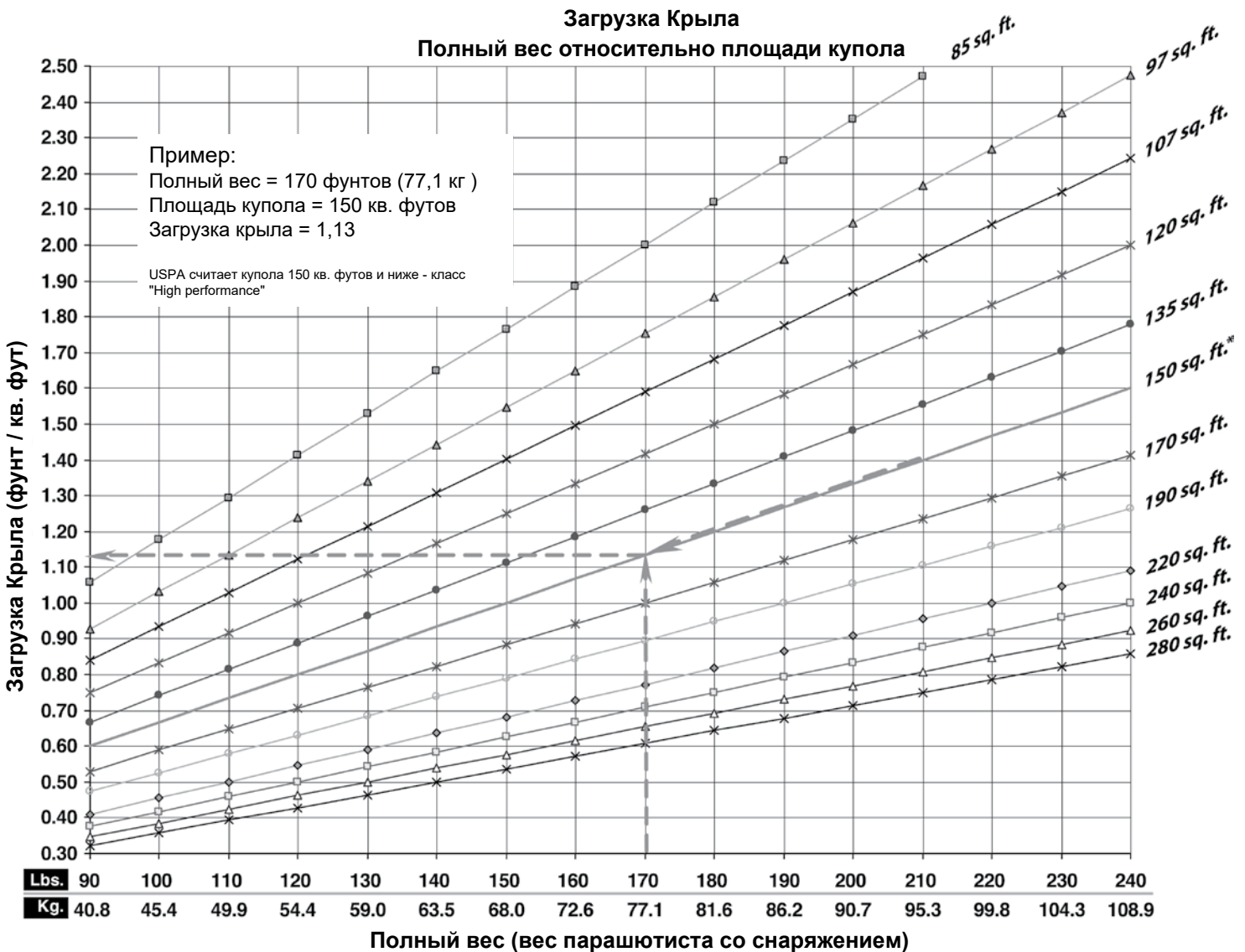
1. Парашютисты должны исследовать только один новый элемент дизайна, пока полностью не освоят все рекомендуемые маневры.
2. Шаги по конструкции (одна характеристика дизайна за один раз в той же площади купола прежде, чем уменьшить)
 - a. заостренная или эллиптическая форма (степень варьируется по моделям и производителям)
 - b. косые нервюры или другой тип выравнивания крыла или дополнительной жесткости крыла
 - c. модификации, требующие дополнительных полетных процедур, например, съемных медуз, камер основного и слайдеров

F. ПЛОЩАДКА ДЛЯ ТРЕНИРОВКИ

1. Для безопасности других парашютистов вся тренировка высокоскоростных маневров должна происходить в зоне приземления, где другие парашютисты не заходят на приземление.
 - a. Разделение по высотам отделения.
 - (1) Пилоты парашюта, выходящие и открывающиеся высоко, должны помнить о других парашютистах, тоже открывающихся высоко (студенты, тандемы и другие), чтобы избежать встречи с ними на высоте и на заходе.

SECTION 6-10—ОСНОВЫ ПИЛОТИРОВАНИЯ КУПОЛА... ПРОДОЛЖЕНИЕ

- (2) Пилоты парашютов, выходящие на более низком заходе, должны лететь в свободную от открытий и снижений зону, прежде чем другие парашютисты выйдут выше.
 - (3) Все парашютисты должны знать о других парашютах в своем воздушном пространстве, но особенно важно, чтобы пилоты скоростных парашютов знали обо всем трафике, который может быть фактором риска во время их снижения и приземления.
- b. Разделение по площадкам приземления.
- (1) Посадочные площадки должны быть разделены согласно направлению ветра так, чтобы никакой парашютист не был в зоне тренировочного захода на приземление и в зоне приземления ниже 300 метров.
 - (2) Пилот, выполняющий тренировку, должен быть бдителен, если кто то ошибся при выполнении захода и может ему помешать.
2. "Продвинутые" маневры, развороты свыше 90 градусов в общей зоне приземления никогда не должны выполняться.
- a. Позволить высокоскоростным приземлениям происходить в общие посадочные зоны трафика - нарушение обещания Члена группы USPA.
 - b. Высокоскоростные приземления с разворотами больше, чем 90 градусов, должны быть отделены пространством при помощи отдельной посадочной зоны, или по времени, путем обеспечения отдельного захода.
 - c. Какой бы метод ни используется для разделения трафика, высокоскоростные приземления должны быть отделены от стандартных заходов на приземление таким способом, которым устраняются возможности столкновения под куполом.
3. Пилоты парашюта должны быть абсолютно знакомы со всеми современными характеристиками и методами приземления при множестве метеоусловий и множестве способов захода прежде чем:
- a. пытаться летать в соревновательном стиле
 - b. приземляться около любой опасности, включая воду.



"ПРОДВИНУТОЕ" ПИЛОТИРОВАНИЕ ПОД КУПОЛОМ

ОБЗОР

А. ВСТУПЛЕНИЕ

1. USPA признает, что эффективная современная подготовка пилотов парашютов вне необходимого обучения в рамках получения лицензии А может улучшить навыки и уверенность парашютиста, а также снизить риск несчастных случаев при полете под куполом.
2. USPA поощряет развитие эффективных учебных курсов купольного пилотирования.
3. Темы секции, посвящённой купольному пилотированию, предоставляют инструкторам купольного пилотирования материал в логическом порядке, чтобы усовершенствовать знание полета под куполом и навыки лицензированных парашютистов.

В. ЗНАЧЕНИЕ

1. Методы проектирования парашютов и техника пилотирования совершенствовались за пределами того, чему Инструктор USPA обучает при подготовке студента к USPA лицензии.
2. Скайдайвинг-культура поощряет парашютистов покупать для прыжков оборудование, требующее дополнительного обучения для безопасного использования.
3. Анализ инцидентов показывает, что без современного обучения пилотированию вне требований лицензии парашютисты подвергаются опасности.
 - a. Парашютисты, которые пересаживались без дополнительной подготовки на купола средних размеров и переходных конструкций, в основном не подготовлены к тому, как их парашют будет вести себя в трудных ситуациях на приземлении.
 - b. Парашютисты, выполняющие приземления с разгоном без обучения, подвергают себя и других экстремальному риску.
4. Вместо того, чтобы ограничивать стиль полета парашютиста и выбор оборудования, USPA проводит стратегию "образование, не регулирование" при взаимодействии с опытными пилотами, школами обучения купольному пилотированию и производителями парашютов.
 - a. основное но всестороннее обучение полету под куполом представлено в Студенческой Программе USPA, доводя до лицензии А
 - b. статьи по тема пилотирования купола публикуются в "Parachutist Magazine"
 - c. SIM Section 6-10, "Advanced Canopy Flight"
 - d. содержание этого курса дано для использования предпочтительно Инструкторами USPA с дополнительными квалификациями, как перечислено

С. ОБЪЁМ ЗАДАЧ

1. Для получения максимума от тем, представленных в этом курсе, парашютист должен был успешно выполнить ранее все упражнения по пилотированию купола, перечисленные в Разделе 4 SIM, Категории А-Н ISP, и иметь USPA лицензию А.

2. Парашютисты, которые закончили курс, затрагивающий темы, перечисленные здесь, включая оценочные прыжки, и продолжали практику, должны быть лучше готовы выбирать манеру пилотирования и подходящее оборудование, как обсуждено в Разделе 6-10 SIM.
3. USPA поощряет всех парашютистов участвовать в курсе с компетентным директором курса, включая эти темы, особенно при подготовке к высокоскоростным прыжкам с топовым оборудованием.
4. Проводящий курс должен организовать его для обучения участников согласно их целям.
 - a. необходим достаточный штат для разделения на подгруппы, согласно задач слушателей или их оборудования
 - b. отдельные курсы на различные даты, адаптированные для парашютистов с похожими целями и уровнем подготовки

Д. КВАЛИФИКАЦИЯ ИНСТРУКТОРА

1. USPA не выпускает инструкторские рейтинги в плане тренировки пилотированию купола.
2. Важно, чтобы информация, содержащаяся в этом курсе, была представлена правильно.
3. Те, кто намеревается вести курс "продвинутого" купольного пилотирования, должны иметь рейтинг Инструктора USPA и иметь обширные знания в области полета под куполом.
 - a. Инструкторы, намеревающиеся преподавать этот материал, должны реалистично оценить свой уровень знаний относительно полета под куполом и могут ли они передать свои знания.
 - b. Прежде, чем вести этот курс, инструкторы должны много пилотировать на парашютах различных конструкций с различными нагрузками крыла.
 - c. Посещение в качестве студента любой из коммерчески доступных спонсируемых производителем школ пилотирования настоятельно рекомендовано прежде, чем вести этот курс.
 - d. По требованиям USPA В-Лицензии Safety & Training Advisor должен утвердить директора курса и подписать Canopy Piloting Proficiency Card как только курс закончен.

Е. USPA В LICENSE ТРЕБОВАНИЯ

1. Каждая USPA В лицензия должен также включать заполненную и подписанную копию Canopy Piloting Proficiency Card.
2. Заполненная Canopy Piloting Proficiency Card должна быть подписана USPA Safety & Training Advisor, Coach Examiner, Instructor Examiner, или членом Совета USPA.

SECTION 6-11—"ПРОДВИНУТОЕ" ПИЛОТИРОВАНИЕ ПОД КУПОЛОМ ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

- a. Официальный представитель должен гарантировать, что обучение в этой секции проводит компетентный директор курса.
- b. В некоторых ситуациях лучший кандидат для обучения этого материала может не иметь рейтинга USPA, но может иметь обширные знания об управлении парашютом и приземлениях.
- c. Эти учебные прыжки могут быть сделаны в рамках структурированного курса со всеми пятью прыжками, проведенными последовательно, либо прыжки могут быть сделаны каждый индивидуально.
- d. Темы курса относятся к человеку, преподающему этот материал, но не являются частью какого либо рейтинга, выпускаемого USPA.
- e. Каждый из пяти прыжков, фиксируемых в USPA Canopy Piloting Proficiency card, должны быть заверены официальным лицом, которое отвечает за надзор и тренировку перед прыжками.
- f. Заключительная подпись ответственного лица на Proficiency Card подтверждает, что тренинг был успешно пройден кандидатом.

F. ОЦЕНКА

1. Не существует оценок типа «сдал» или «не сдал» для курса этого свойства, однако участники должны быть способны лучше оценить свои способности пилотирования и своё мастерство на основе их собственного опыта в управлении и точной оценки каждого захода и приземления от директора курса.
2. Директор курса должен подписать и датировать записи на Canopy Piloting Proficiency Card при выполнении парашютами перечисленных пунктов.
 - a. маневры управления
 - b. потеря высоты в разворотах
 - c. заход по "коробочке"
 - d. варьируемые подходы
 - e. точность захода и приземления
 - f. прерванный подход
 - g. приземления с "карвингом"
3. Canopy Piloting Proficiency Card может помочь персоналу в оценке навыков пилотирования парашютиста.
4. Каждый скайдайвер должен начать новую Canopy Piloting Proficiency Card для каждой новой модели и размера парашюта.

G. ПРЕДПОЛОЖЕНИЕ О РИСКЕ

1. USPA предупреждает всех парашютистов, что скайдайвинг связан с изначальными и иногда непредвиденными опасностями и рисками, которые могут или могут не быть предотвратимыми.
2. В то время как цель любого обучения в скайдайвинге состоит в том, чтобы снизить риск, ни USPA, ни директор курса не могут предсказать результат или успех обучения.
3. USPA предупреждает всех парашютистов, что некоторые маневры, описанные для развития понимания полета под куполом, включают больший риск травмирования, даже серьезную травму или смерть, чем обычная посадка с помощью захода с прямой, управляемого на естественной скорости парашюта до подушки.
4. Пилот парашюта должен получить как можно больше тренировки для снижения риска под куполом, однако USPA предупреждает всех парашютистов что любой пилот, который манипулирует

органами управления парашютом для увеличения скорости на приземлении, представляет большую опасность себе и другим.

5. Прежде, чем начинаются прыжки, USPA советует директору курса потребовать, чтобы каждый участник подписал соглашение предположения о риске в сочетании со всесторонней программой управления рисками ответственности, в соответствии с применимыми локальными и федеральными законами.
6. USPA не принимает ответственности за использование этой схемы и не разрешает ее использование, как сборника инструкций (идеи, представленные здесь, приведены без подразумеваемой или выраженной пригодности для любой цели или заявления).

ТЕМЫ НАЗЕМНОГО ОБУЧЕНИЯ

SECTION 1: ОБОРУДОВАНИЕ

A. СООБРАЖЕНИЯ ВЫБОРА ОБОРУДОВАНИЯ

1. Из-за определенных преимуществ меньших парашютов в спорт проникает неправильное представление о том, что для всех парашютистов лучше использовать маленькие купола.
 - a. Меньшие парашюты делают более компактными и удобными парашютную систему.
 - b. Меньшие парашюты, особенно новых конструкций, может быть легче посадить, чем большие крылья в идеальных условиях.
 - c. Правильно управляемые, меньшие парашюты обеспечивают большую универсальность при более высоких ветрах.
2. Исследования USPA серьезных травм и статистика фаталити показывают тенденцию, что парашютисты под парашютами, обычно называемыми "среднего размера" или "консервативно загруженный", часто не справляются с ними в необычных ситуациях на приземлении.
3. Парашютисты должны искать достоверную информацию прежде, чем перейти на меньшие парашюты.
4. Спорт включает ряд специализированных направлений, требующих особенного оборудования, например:
 - a. классическая точность
 - b. купольные формации
 - c. соревнования по формациям во фрифолле
 - d. большие формации
 - e. вингсьюты
 - f. воздушные операторы
 - g. скоростное пилотирование
 - h. соревнования по SWOOP
5. Все скайдайверы должны
 - a. установить цели в спорте
 - b. выбрать лучшее оборудование для удовлетворения их потребностей
 - c. изучить, как использовать это оборудование
 - d. прыгать в рамках их оборудования и возможностей

B. ЗАГРУЗКА КУПОЛА

1. Размер и загрузка купола
 - a. Более короткие стропы меньшего парашюта заставят его реагировать по-другому, чем больший того же дизайнера с равной нагрузкой на крыло.
 - b. По сравнению с парашютом с более длинными стропами парашют с более короткими будет иметь —
 - (1) более быстрые развороты
 - (2) быстрее реакция на "подушке"
 - (3) более быстрый эффект маятника (более быстрая посадка при ранней подушке)

- c. Купол с короткой хордой (длина от носа до хвоста) реагирует быстрее на ввод клевант.
 - d. Купол меньшего удлинения (длина от уха до уха) реагирует быстрее на ввод в разворот.
2. В теории угол планирования не изменяется с нагрузкой на крыло.
 3. Большинство парашютистов может получить намного больше производительности от своих парашютов без необходимости их уменьшения.

C. СВОЙСТВА КОНСТРУКЦИИ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ПАРАМЕТРЫ КУПОЛА

- i. Клиновидная форма
 1. стабильнее геометрия (меньше искажения)
 2. более высокая поступательная скорость, меньше снижение и сопротивление
 3. более быстрые повороты и менее устойчивый полет
- ii. Высокое относительное удлинение
 1. пологое скольжение
 2. легче подушка и торможение
 - a. меньше усилие на клевантах
 - b. короче диапазон клевант (некоторые модели)
 - c. быстрее отклик на клевантах
- iii. Большое количество секций для уменьшения волны между ними
 1. семи- и девятисекционные
 2. косонервюрные
- iv. Толщина (после напоянения)
 1. более толстый: меньше скорость, более предсказуемый и плавный свал
 2. более тонкий: выше скорость, более резкие свалы на более высокой скорости

D. СНИЖЕНИЕ ЛОБОВОГО СОПРОТИВЛЕНИЯ

- i. Ткань Zero-P (нулёвка)
- ii. Стропы меньшего диаметра
- iii. Коллапсируемая "медуза"
- iv. Коллапсируемый слайдер:
 1. ткань захватывается лентами
 2. большие VS маленькие люверсы слайдера
- v. Свободные концы
- vi. Одежда
- vii. Съёмная система открытия
- viii. Позиция тела

E. СПОСОБЫ УПРАВЛЕНИЯ: КЛЕВАНТЫ И ДАЛЕЕ

- i. Клеванты
 1. тип клевант для удобного использования
 2. длина строп управления позволяет делать маневры на передних СК (с клевантами в руке)
- ii. Передние свободные концы и обсуждение улучшения управления ими (петли, блоки, и т.д.)
- iii. Задние свободные концы и как они работают
- iv. Передние свободные концы и как они работают
- v. Повороты подвесной системой

F. СНАРЯЖЕНИЕ

1. Комбинезон (дополнительная защита задницы и коленей)
2. Жёсткий шлем
3. Перчатки (за и против)
4. Высотомер
 - a. высотомер используется под куполом
 - b. цифровой в отличие от аналогового
5. Грузы

G. СКОРОСТЬ

1. Пилот чувствует поступательную скорость больше, чем скорость вниз, поэтому в полёте под более быстрым парашютом может возникнуть чувство испуга, которого не было ранее.
2. Чем быстрее парашют идет, тем больше сопротивления создаётся при управлении на траектории полета.

H. ГЛИССАДА

1. Парашюты для скайдайвинга: приблизительно 2.5:1 в естественном полете
2. Изменение глиссады
 - a. используя клеванты или задние концы
 - b. использование разгона для временного добавления подъёмной силы

SECTION 2: ОБСЛУЖИВАНИЕ**A. ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА**

1. Грязь разлагает ткани, стропы и слайдер
2. Ультрафиолет ухудшает свойства нейлона.
 - a. солнечный свет
 - b. люминесцентное освещение (50% силы солнечного света)
3. Вода искажает усилительные ленты

B. КОЛЛАПСИРУЕМЫЙ ВЫТЯЖНОЙ И СЛАЙДЕР

1. Износ идёт от трения, когда стропа движется через ее канал.
2. Стропа коллапса со временем укорачивается при использовании.

C. СТРОПЫ

1. Spectra не может сильно растягиваться или сжиматься при использовании.
2. Vestrap стабилен в обоих направлениях, но истирается.
3. НМА стабильны, но рвутся, хотя ещё выглядят новыми.
4. Dacron растягивается на открытии, стабилен и долговечен, но очень толстый.

D. СТРОПЫ УПРАВЛЕНИЯ

- i. изнашиваются
- ii. сжимаются
- iii. обрыв стропы может произойти
 1. при выполнении подушки
 2. при посадки маленького купола на свободных концах

E. УКЛАДКА ДЛЯ РОВНОГО ОТКРЫТИЯ:

- i. Свободные концы ровно
- ii. Симметричная укладка в камеру
- iii. Пучки строп - размещение и усилие
- iv. 24 inches не убранных строп

F. ОСМОТР ОБОРУДОВАНИЯ

- i. Перед прыжком
- ii. Во время укладки (в разное время во время курса)

**SECTION 3: РАЗБЕЖКА, ОТКРЫТИЕ,
РАЗДЕЛЕНИЕ ПО ВЫСОТАМ, ТРАФИК****А. РАЗБЕЖКА**

1. Высота начала разбежки должна давать достаточно времени, чтобы открываться свободно от других и владеть ситуацией как в обычных, так и в особых условиях.
2. Обзор тречки
 - a. сохранение высоты во время разворота и тречки
 - b. поза для пологой разбежки без пикирования
 - c. открытие когда вокруг свободно и на оптимальной высоте
3. Действия при открытии
 - a. уровень плеч (используйте это время для осмотра точки открытия)
 - b. действия под парашютом во время наполнения
 - (1) задние свободные концы
 - (2) бедра и ступни держать вместе на открытии (ноги вместе)
4. Решение стандартных проблем на открытии становится более трудным, когда парашют более скоростной.
 - a. Обсудите следующее с точки зрения парашютов более высокой производительности:
 - (1) закрутка
 - (2) непреднамеренная расчеховка клеванты
 - (3) узел на клеванте
 - (4) несход слайдера
 - b. Вращение с меньшим парашютом приводит к быстрой потере высоты.
5. Отцепка с осторожностью: Посмотрите ниже и позади - нет ли других в этой зоне.

В. ТРАФИК

1. Поскольку парашюты летят быстрее, парашютисты должны обращать повышенное внимание на трафик других парашютов на снижении.
2. Управление высотой
 - a. работа клевантами, чтобы оставаться выше
 - b. относительная загрузка крыла
 - (1) самооценка
 - (2) знание загрузки других
 - c. размещение в самолёте
 - d. план снижения, подходы в группе "лесенкой", для увеличения вертикального разделения под парашютом
3. Контроль других под куполом
 - a. Знайте или оцените парашюты других- загрузку крыла и привычки.
 - b. Летите по коробочке или выберите другую площадку.
 - c. Летите по прямой на финальном отрезке, избегая S-образных маневров.
 - d. Встреча с ошибками других:
 - (1) В случае проблемы трафика обсудите проблему с вовлеченными пилотами

- (2) турбулентность следа парашюта (Вашего и других)
 - (3) всего лишь нужно немного уйти от цели—никаких низких разворотов
4. Приземления не зависимо от ветра (метод)
 - a. crosswind (поперёк ветра)
 - b. по ветру
 5. Приземление далеко от толпы
 - a. меньше давления; место для практики
 - b. знание и следование правилам при использовании каждый раз одной и той же зоны приземления
 6. Ситуации, которые могут произойти:
 - a. Переполненная зона приземления: Следуйте близко за кем-то, кому Вы доверяете и дайте ему знать о своём присутствии рядом под куполом.
 - b. Отцепки отменяют план нормального снижения и приземления, построенный для основного парашюта.
 - c. Инциденты при приземлении могут привести к беспорядку и хаосу на земле.
 - d. Приземления вне ДЗ.
 - (1) Запланируйте и следуйте разумному заходу на приземление.
 - (2) Держите глаза открытыми.
 - (3) Выполните перекаат PLF.

"ПРОДВИНУТЫЕ" УПРАЖНЕНИЯ

ОБЩИЕ ПРОЦЕДУРЫ

А. План полёта

1. Директор курса должен помочь классу с действиями в самолете, полетом под куполом, и планом приземления до каждого прыжка, включенного в курс.
2. План должен включать индивидуализированный план развития каждого студента, согласно опыту и целям.
3. План должен учитывать:
 - a. ветры
 - b. расположение DZ и области целей
 - c. организация трафика для работы в стороне от других парашютистов, не участвующих в задании
 - d. разделение на приземлении между студентами
4. Приземления должны быть сняты для дебрифинга директором курса.

В. Под куполом

1. Самолет должен делать несколько заходов при необходимости.
2. Парашютисты должны построить свой порядок отделения и высоты открытия согласно загрузке купола.
3. Поддержите вертикальное и горизонтальное эшелонирование- парашютисты на большей высоте должны использовать торможение для замедления снижения в случае необходимости.
4. Каждый парашютист должен создать достаточно разделения для видео, чтобы директора курса мог снять отдельно каждый конечный этап захода на посадку и приземление.

прыжок 1—оценочный прыжок

А. ПЕРВЫЙ ПРЫЖОК НА КУРСЕ СЛЕДУЕТ ЗА ПРЕЗЕНТАЦИЕЙ И ОБСУЖДЕНИЕМ ТЕМ НАЗЕМНОГО ОБУЧЕНИЯ.

В. ДИРЕКТОР КУРСА ОЦЕНИВАЕТ ТОЧНОСТЬ И МАСТЕРСТВО ПРИЗЕМЛЕНИЯ КАЖДОГО СТУДЕНТА.

1. Показ захода с прямой и приземления на естественной скорости дают директору курса возможность сделать оценку "подушки" и навыков приземления.
2. Каждый студент должен стараться сесть в цель, с первым приоритетом хорошего приземления с прямой, чтобы дать директору курса исходную точку для улучшения точности.

С. КАЖДЫЙ СТУДЕНТ ДОЛЖЕН ПРОВЕРИТЬ СТРОПЫ УПРАВЛЕНИЯ В ПОЛНОМ РЕЖИМЕ, С РАСЧЕКОВАННЫМИ КЛЕВАНТАМИ

1. Стропы управления большинства парашютов должны в полном режиме слегка провисать дугой позади строп крайнего к ним ряда

2. Сверьтесь с производителем, чтобы знать, что рекомендуется для регулирования строп управления.
3. Для парашютистов, использующих передние СК, стропы управления должны провисать достаточно, чтобы свободный конец можно было потянуть с клевантой в руке и все еще не отклонить хвост парашюта.
4. При необходимости риггер должен скорректировать длину строп управления перед следующим прыжком.

прыжок 2—основы аэродинамики, эффективная подушка и развороты на свободных концах

А. Подъёмная сила

1. Воздух, проходящий над крылом, создает подъёмную силу.
2. Подъёмная сила всегда перпендикулярна скорости.
3. Прямоугольный купол настроен носом вниз, стропы ряда А короче строп ряда В и так далее.

В. СОПРОТИВЛЕНИЕ

1. Сопротивление создаётся воздухом, когда объект движется через него.
2. Сопротивление всегда параллельно скорости.
3. Стропы, система вытяжного парашюта, слайдер, тело парашютиста, и даже поверхность самого парашюта производят сопротивление (паразитное сопротивление).

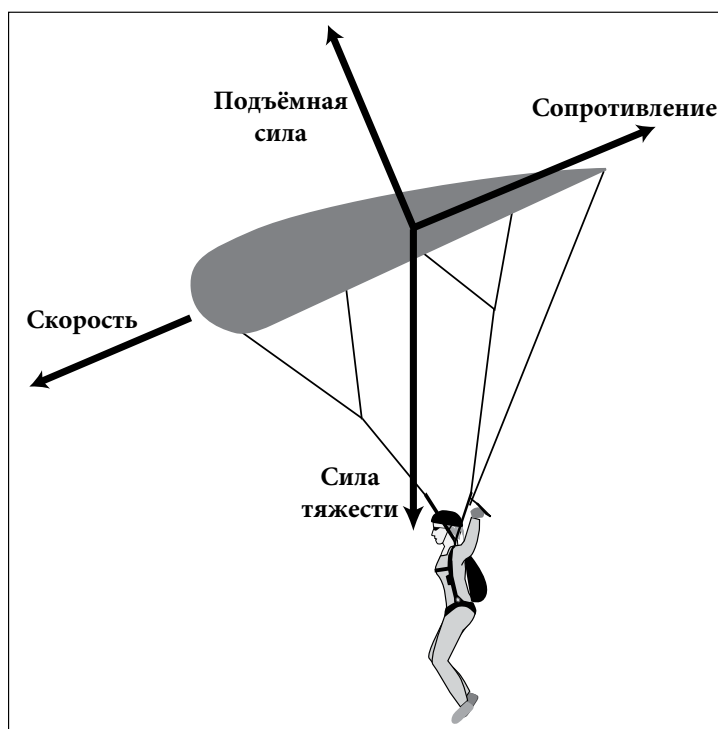


Рисунок 6-1. Силы, действующие на парашют в полете.

С.СИЛА ТЯЖЕСТИ

- i. Сила тяжести является постоянной величиной в уравнении сил, действующих на парашютиста и парашют.
- ii. Используя силу тяжести, крыло отклоняет воздух и парашют скользит вперёд.

Д.ИМПУЛЬС (СИЛА)

- i. Масса: Удвоение массы движущегося объекта дает ему вдвое больше энергии.
- ii. Скорость
 1. Термин «скорость» подразумевает её величину.
 2. Энергия увеличивается, как квадрат скорости.
 - a. Удвоение скорости даёт в четыре раза больше энергии.
 - b. Утроение скорости даёт в девять раз больше энергии.
- iii. Инерция: термин «инерция» означает, что объект в движении останется в движении, пока нет сопротивления.

Е.ВЫПОЛНЕНИЕ ПОДУШКИ

- i. При разворотах или на приземлении, положение тела относительно парашюта изменяется.
- ii. В повороте импульс качает Ваше тело из-под парашюта.
- iii. Во время дуги восстановления Ваше тело начинает качаться назад под парашютом.
- iv. На финальном отрезке захода на приземление в полном режиме Ваше тело ниже центра парашюта.
- v. Во время начала подушки с помощью клевант или задних СК, парашют качается немного назад от парашютиста, повышая нос относительно хвоста и временно увеличивая подъёмную силу (больше угол атаки).
- vi. Постепенное натяжение клевант далее добавляет сопротивления на хвосте, сохраняя парашют под правильным углом и обеспечивая большую часть подъёмной силы для окончания подушки.
- vii. Эффективная техника выполнения подушки с акцентом на её окончание.
 1. Начните подушку с идеальными скоростью и глубиной натяжения клевант, чтобы парашют летел максимально плоско и продолжал лететь плоско (без снижения) максимально долго.
 2. Продолжайте постепенное натяжение клевант дальше, соизмеряя скорость натяжения, чтобы закончить приземление прямо перед свалом.
 3. Сосредоточьтесь на максимально долгом пролёте прежде, чем позволить Вашим ногам коснуться земли и закончите подушку полностью, даже после того, как Ваши ноги первыми коснулись земли.
 4. Избегайте общей дурной привычки: многие парашютистов прекращают управлять своим парашютом, когда их ноги достигают земли, отпуская клеванты и пробегая с оставшейся поступательной скоростью.

Ф. РАЗВОРОТЫ СВОБОДНЫМИ КОНЦАМИ

1. Во время этого прыжка Вы сделаете серию разворотов свободными концами выше начала захода на приземление.
2. Большинство парашютистов должны были быть уже обучены и практиковали маневры свободными концами, как это требуется для USPA Лицензии.
3. Парашютисты, которые абсолютно не знакомы с разворотами на СК, должны сделать отдельный учебный прыжок с целью только практики разворотов на СК.

Г. ПОД КУПОЛОМ

1. Сделайте подушку пять раз и наблюдайте за крылом в течение подушки.
2. Обратите особое внимание на свое положение относительно парашюта во время различных стадий подушки.
3. Проверяйте воздушное пространство как можно чаще, чтобы поддержать разделение во время упражнений практики.
4. Повторите пять тренировочных подушек с закрытыми глазами, обращая пристальное внимание на физические ощущения во время каждой фазы тренировки подушки.
5. Проверьте высоту, позицию и трафик, и сделайте два переменных поворота на 90 градусов с помощью задних свободных концов.
6. Проверьте высоту, позицию и трафик, и сделайте два переменных поворота на 180 градусов с помощью задних свободных концов.
7. Проверьте высоту, позицию и трафик, и сделайте два переменных поворота на 360 градусов с помощью задних свободных концов.
8. Парашютисты должны прекратить любые маневры на свободных концах на уровне 300 метров или выше над землей.
9. Из-за физической силы, требуемой для выполнения подушки и маневров на свободных концах, может быть необходима серия прыжков вместо одного для того, чтобы сделать все планируемые маневры.
10. На приземлении
 - a. Сделайте заход по прямой против ветра с минимальным вводом управления в течение десяти секунд перед началом подушки.
 - b. Практикуйте эффективную технику выполнения подушки, фокусируясь на плавном её финале.

прыжок 3—свалы

А. ДИНАМИЧЕСКИЙ СВАЛ

1. Происходит после пролёта купола с отклонением парашютиста вперёд и следует за покачиванием парашютиста назад относительно парашюта
2. Может вызвать резкое снижение, как только парашютист достиг конца диапазона клевант в подушке
3. Иногда происходит менее заметно в конце дуги восстановления после маневра снижения, например при довороте по направлению

В. АЭРОДИНАМИЧЕСКИЙ СВАЛ

1. Заметьте, что потеря подъёмной силы происходит, когда пилот постепенно затягивает клеванты или задние свободные концы
 - a. глиссада становится более крутой
 - b. увеличивается темп снижения
 - c. полет прямоугольного парашюта стабилен (без завала на бок) из-за чрезвычайно низкого центра тяжести
2. Также называется «Sink (тонуть)» или «свалом устойчивого состояния»
3. Используется в классической точности при низком относительном удлинении парашюта с семью секциями

С. ПОЛНЫЙ СВАЛ (ОБРАТНЫЙ ПОЛЁТ)

1. Радикальный свал, когда хвост оказывается длительное время ниже уровня носа
2. Может быть начат после динамического или аэродинамического свала с помощью клевант или задних свободных концов
3. Требуется плавного, нежного восстановления для предотвращения закрутки или запутывания купола
4. Полный свал с помощью клевант не рекомендуется для некоторых парашютов

Д. ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ СВАЛ

1. Происходит на любой скорости, когда парашют достигает слишком большого угла атаки
2. Легко вызывается в результате слишком сильного искажения крыла во время подушки задними СК

Е. ОБЩИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СВАЛА

1. Срыв потока воздуха от верхней поверхности крыла
2. Загрузка крыла и свалы (полезное знание для приземлений):
 - a. При больших нагрузках свал происходит на более высоких поступательных скоростях.
 - b. Уменьшение загрузки на крыло путем скольжения ногами по земле позволяет парашюту достигнуть свала на меньшей скорости.

Ф. ТРЕНИРОВКА СВАЛОВ

1. Полный свал с использованием клевант
 - a. Мягко затяните клеванты к точке, где горизонтальный полет уменьшается, и парашют начинает снижаться.
 - b. Продолжите зажимать клеванты полностью вниз, пока парашюта не сложится "бабочкой".
 - c. Медленно отпустите клеванты до возобновления горизонтального полета.

d. Высокоскоростные купола:

- (1) Полные свалы могут вызвать закрутки на косонервюрных и маленьких эллиптических куполах, поэтому не рекомендуются.
- (2) Косонервюрные и маленькие эллиптические купола могут быть введены в очень медленный полет и динамический или аэродинамический свал, не входя в обратный полет или сложение парашюта "бабочкой".

2. Свалы задними свободными концами

- a. Медленно затяните задние свободные концы, пока горизонтальный полет не прекратится.
- b. Добавляя больше ввода свободными концами, парашют в конечном счете провалится и начнет спускаться в обратном направлении.
- c. Свободные концы нужно медленно отпустить для восстановления горизонтального полета.
- d. Свалы задними СК не так "драматичны", но происходят более резко, чем вызванные клевантами.

Г. Под куполом

1. Тренировка подушки и свалов задними свободными концами
 - a. Подушка задними СК, не сваливая парашют
 - b. Полный свал на задних СК
 - c. Полный свал на клевантах
2. Запланируйте и выполните полёт по соответствующим отрезкам (по ветру, базовый, финальный) коробочки на приземлении.

прыжок 4—плоские развороты и приземления поперек ветра (crosswind)

А. ПРИЧИНЫ ЛЕТАТЬ С ТОРМОЖЕНИЕМ

1. Вертикальное разделение в трафике
2. Меньше горизонтальная и вертикальная скорости
3. Возвращение к цели с больших удалений
4. Плоские развороты как инструмент защиты на малых высотах

В. НАЧАЛО ПЛОСКОГО РАЗВОРОТА

1. Затяните обе клеванты в средний режим.
2. Отпустите немного одну клеванту для разворота в противоположном направлении.
3. Затяните немного одну клеванту для разворота в том же направлении.
4. Самый эффективный способ плоских разворотов: Отпустите немного одну клеванту и немного затяните другую для начала разворота в направлении той клеванты, которая затянута.
5. Избегайте свала купола.

С. ВЛИЯНИЕ ТОРМОЖЕНИЯ НА ГЛИССАДУ

1. Ниже поступательная скорость
2. Меньше скорость снижения
3. Изменения по глиссаде:
 - a. Пилот должен экспериментировать для определения изменения в глиссаде в полёте на различных степенях торможения.
 - b. Самые современные 9-ти секционные парашюты летят полого, когда дают лишь немного торможения.
 - c. Некоторые купола малого удлинения, разработанные для классической точности, менее эффективны для горизонтального полёта в условиях малого ветра, чем парашюты с высоким относительным удлинением..

Д. ПОДУШКА ИЗ РЕЖИМА ТОРМОЖЕНИЯ

1. Ожидайте, что планирование с торможением на финальном этапе захода на приземление будет отличаться от случая с полным режимом.
2. Готовьтесь к более короткому и быстрому движению при выполнении подушки.
3. Приготовьтесь к более жёсткому приземлению.

Е. ПОД КУПОЛОМ

1. Тренируйте подушку несколько раз от четверти, полу и трех четвертей хода клевант и уделите всё внимание созданию эффективной подушки из каждой позиции.
2. Тренируйте нескоростные развороты, используя все описанные методы.
3. Управляйте по коробочке, допускающей сделать финальный этап захода и приземление crosswind (под углом либо поперёк) ветра.
 - a. В целях обучения и ознакомления приземления при боковом метре должны быть выполнены при ветре до 2,2 м/с (5 миль/час).
 - b. Все парашютисты в том же заходе должны использовать тот же план приземления для организации безопасного трафика.
4. На финальном этапе захода на приземление сделать поправку на снос ветром, необходимую для коррекции бокового смещения.

5. Приземления crosswind против ветра могут потребовать большего натяжения клевант, чем против ветра, чтобы сохранить направление и снизить скорость относительно земли до момента приземления. Выполнение несимметричной подушки этим способом увеличивает скорость сваливания парашюта. Для любого необычного приземления рекомендуется Parachute landing fall .

прыжок 5—максимальное планирование

А. ВИЗИРУЕМАЯ ТОЧКА ПРИЗЕМЛЕНИЯ

1. Научитесь определять местоположение точки на земле, в которую Вы приземлитесь при полете на естественной скорости
2. Изменение скольжения с помощью клевант и задних свободных концов
 - a. Минимизируйте сопротивление.
 - (1) Коллапсируйте слайдер.
 - (2) Поднимите колени, сведите руки и прогнитесь для уменьшения сопротивления воздуха.
 - (3) Ослабьте грудную перемычку для улучшения качества полёта.
 - b. При удерживании клевант, для уменьшения усталости зацепите большие пальцы за подвесную систему. (Будьте осторожны, чтобы не зацепить привода и тросы системы).
 - c. Решите до 450 метров, на какую площадку приземляетесь.
 - (1) Сохраните достаточно высоты для финального отрезка захода.
 - (2) Ожидайте, что ветер будет слабеть, когда Вы снижаетесь.
3. Выберите запасную площадку при необходимости и следуйте рекомендациям посадки вне DZ.

В. ПОД КУПОЛОМ

1. Выйдите из самолета на 1500 м и по крайней мере в 2,5 км против ветра от основной площадки приземления.
2. Определите путь снижения и точку приземления с помощью визирования точки на земле, которая не превышает и не принижается.
3. Измените глиссаду
 - a. используя клеванты
 - b. используя задние свободные концы
 - c. сравните эффективность
4. Если основная площадка не может быть достигнута на высоте, обеспечивающей безопасное приземление, должна использоваться разумная альтернатива.
5. На приземлении следуйте плану полета и работайте над эффективностью подушки.

6-12: ПРЫЖКИ "СО СМЕЩЕНИЕМ"

ВСТУПЛЕНИЕ:

1. Эти рекомендации дают руководство для прыжков одного или нескольких человек, которые намеренно отходят от точки (обычно в горизонтальной плоскости), в которой они отделились, и меняют наклон и скорость на протяжении прыжка.
2. Термин «движение/смещение» в этом контексте включает в себя, но не ограничивается ими, прыжки "тречки" и углового полета.
3. Прыжки в вингсьюте являются прыжками со смещением, но рассматриваются отдельно в разделе 6-9 из-за нескольких уникальных свойств.

В. НЕОБХОДИМАЯ КВАЛИФИКАЦИЯ

1. Перед тем, как участвовать в таких прыжках вне пределов программы студента USPA, участвующий парашютист (не лидер) должен:
 - a. Иметь USPA A license.
 - b. Демонстрировать навыка трекинга, поддерживая осмотрительность в любой ситуации.
2. Перед тем, как участвовать в таких прыжках в качестве лидера, участник должен:
 - a. Как минимум, обладать USPA C-license.

- b. Уметь постоянно знать высоту и мостоположение
- c. Иметь навыки и опыт в данной дисциплине
- d. Получить официальные инструкции:
 - (1) ландшафт DZ (изменение высот местности, участки воды или другие наземные препятствия) и запасные площадки приземления
 - (2) порядок отделения
 - (3) навигация (двигаться в правильном направлении и умение открыться в правильной точке)
 - (4) связь с персоналом DZ, другими скайдайверами и пилотом (для определения курса и точки выброски)
 - (5) понимание погоды (включая чтение прогноза ветра по высотам и осведомлённость по облакам до и во время прыжка)
 - (6) Составление плана прыжка (включая порядок выхода, разбежку и определение зоны открытия) и настройка этого плана как это необходимо для адаптации изменяющихся условий (во избежание схождений с другими группами)
3. Для понимания уровня их опыта, участники могут использовать таблицы ниже:

	НОВИЧЁК	СРЕДНИЙ УР.	ПРОДВИНУТЫЙ
Размер группы	1-3	4-7	8+
Угол во фрифолле	Плоский	Пологий	Крутой
Переходы	0	1-3	4+
Относительное положение	Может летать в секторе на голове (а также на животе и спине)	Может летать в секторе в уровне на голове (и на груди и спине), регулировать скорость и угол	Может держать слот и стабильность в любой ориентации, в равных группе скорости и углу тангажа
Разбежка	"Fan out" разветвление траекторий из одной точки, выбирает "чистый" путь и пространство	Может ускориться, выбрать свободный путь и воздушное пространство для выполаживания	Может ускориться, выбрать путь и пространство для выполаживания, разряжая группу
Ветер на высоте	Малый	от малого до среднего	от малого до сильного
Скорость ветра и погода	Ветер земли от нулевого до слабого	Средний ветер у земли	Сильный ветер у земли, сдвиг ветров по высотам, облачность, переменная погода

С. СНАРЯЖЕНИЕ

1. Снаряжение должно быть правильно защищено, чтобы исключить открытие любого парашюта раньше времени.
 - a. Преждевременное открытие на скоростях, которые есть в этом виде скайдайвинга, может привести к серьёзным травмам или к перегрузкам снаряжения, которые находятся за пределами лимитов производителей.
 - b. Системы открытия и приводы должны оставаться защищёнными в положениях стоя и вниз головой, поэтому оборудование для таких прыжков должно включать:
 - (1) смонтированные внизу контейнера карман мягкой "медузы", выбрасываемый вытяжной парашют или систему открытия тросом
 - (i) Выставленный смонтированный на ножном обхвате вытяжной парашют крайне опасен.
 - (ii) Торчащая где либо стреньга ВП также очень опасна.
 - (iii) Для дополнительной безопасности при высоких скоростях рекомендуется применение на вытяжном парашюте подушки "Tuc-tab".
 - (2) Петли зачеховки, защитные клапаны ранца, клананы свободных концов должны быть хорошо смонтированы и правильного размера.
2. Ленты подвесной системы
 - a. Чтобы удержать перемещение обхватов к коленям, ножные обхваты должны быть соединены перемычкой .
 - b. Слабина ножных и грудного обхватов должна быть плотно убрана под резинки.
3. Рекомендуется наличие страхующего прибора, поскольку для таких прыжков характерны потенциальные риски столкновений и потери контроля высоты.
4. Личное снаряжение для прыжков "со смещением" должно включать:
 - a. звуковой высотомер (рекомендуется два)
 - b. визуальный высотомер
 - c. жёсткий шлем
 - d. одежда или комбинезон, которые не будут смещаться во время прыжка и не будут затруднять доступ к приводам или высотомерам
 - e. GPS

D. ПОДГОТОВКА

1. Полёт со смещением имеет много общих черт с полётом в формациях на животе лицом к земле.
 - a. Начинаящий быстрее и безопаснее будет прогрессировать с инструктором
 - b. Начинаящие не должны прыгать друг с другом, пока не -
 - (1) получат специальный тренаж по прыжкам со смещением
 - (2) покажут способность контролировать навигацию, угол и скорость
2. До прыжков в более крупных группах прогресс должен идти по той же модели, что и для дисциплин фрифола и купольных формаций. Т.е. новички должны начать с формаций 2-way для развития отделения, положения тела, навыков контроля тангажа, скорости и разбежки. Затем постепенно переходить к более крупным и сложным прыжкам.

E. ОПАСНОСТИ, СВЯЗАННЫЕ С ПРЫЖКАМИ "СО СМЕЩЕНИЕМ"

1. Понимание навигации имеет первостепенное значение. Скайдайверы должны планировать согласно следующему:
 - a. Движение идёт в сторону от линии полёта ЛА
 - b. Учитывать другие группы на борту, прыгающие "со смещением"
 - c. Избегать другие группы во фрифоле и под куполом
 - d. Открываться в ранее определённом месте
 - e. Учитывать ландшафт ДЗ
 - f. Иметь план эвакуации, если сели не на ДЗ
2. Погода важна на этапе планирования для определения:
 - a. Навигации
 - b. Порядка отделения
 - c. Координации с другими группами "со смещением"
 - d. Текущих и меняющихся условий облачности во фрифоле и под куполом
3. Коммуникации
 - a. Перед загрузкой крайне важно сообщить о своих намерениях персоналу ДЗ (например, манифесту, S&TA или старшему по загрузке) и всей загрузке, чтобы:
 - (1) Понимать локальные ограничения ДЗ и требования для прыжков со смещением
 - (2) Поделиться своим планом прыжка
4. На то, сколько групп "со смещением" может быть безопасно размещено в одном взлёте, влияет несколько факторов. Например, местные правила ДЗ и рельеф местности, погода и опыт лидера. Однако, рекомендуется ограничиться двумя такими группами во взлёте.
5. Порядок отделения
 - a. Порядок выхода будет зависеть от погоды (дрейф во фрифоле), местности ДЗ, высот открытия, других групп, правил и рекомендаций от ДЗ
 - b. Лидер группы должен обсудить план с S&TA, ДЗ, пилотом и другими людьми во взлёте
6. Различные уровни квалификации
 - a. Чтобы выполнить план и открыться в нужном месте, каждый прыжок должен соответствовать уровню квалификации самого малоопытного участника.
 - b. Открытие в заранее определенном месте имеет решающее значение для безопасности, поэтому скайдайверы должны показать навыки на прыжках для начинающих, прежде чем перейти к прыжкам среднего или продвинутого уровня. Перформеры, которые не могут соответствовать среднему или продвинутому уровням, могут привести к конфликту их групп с другими во взлёте.
 - c. Добавление изменений скорости, тангажа и транзиты значительно увеличивают трудность прыжка, требуя эксперта-лидера учитывать все переменные прыжка, чтобы избежать столкновений, сохранить план полета и открыться в заданном месте.
7. Относительное положение
 - a. Поддерживайте визуальный контакт с лидером, чтобы подстроиться, если вы находитесь далеко позади, выше, в сторону или ниже относительно группы. Чтобы избежать столкновений, продолжайте движение в том же направлении, что и группа, даже если вы находитесь далеко.
 - b. Поддерживайте то же направление, что и остальные участники группы. Столкновения вне курса более опасны, чем столкновения между перформерами, идущими в одном направлении.
 - c. Никогда не поворачивайте на 180 градусов от курса группы, даже если вы думаете, что за вами никого нет.
8. Разбежка. Крайне важно понимать элементы разбежки, чтобы избежать трафика и столкновений.
 - a. Выберите четкую траекторию (линию) и отлетите от других перформеров при выполнении угла к тречке
 - b. Поддерживайте осмотрительность, глядя во все стороны
 - c. Если вы разбегаетесь на спине, избегайте переход на живот, пока не окажетесь на четкой траектории, когда над вами никого не будет. Оказавшись на животе, продолжайте разбежку, пока не окажетесь в чистом небе и откроетесь

F. CHECKLIST ПЕРЕД ПРЫЖКОМ

Этот предполетный чек-лист поможет вам определить особенности вашего прыжка. Нарисуйте план полета на карте ДЗ и поделитесь им с персоналом ДЗ, людьми во взлёте и пилотом, чтобы подтвердить, что план безопасен:

- Каков курс выброски для Вашего взлёта?
- Какой прогноз ветра по высотам в этих точках во время Вашего прыжка?
 - Высота отделения
 - План во фрифоле
 - Пилотирование
 - План захода на приземление
- Как много групп и других скайдайверов на Вашем борту?
- Каков порядок отделения в Вашем заходе?
 - Есть ли другие группы "со смещением" на Вашем борту?
- Какие факторы местности ДЗ учитываем при навигации?
- Каковы плановый заход на приземление и зона ожидания для этого прыжка?
- Уверены ли Вы, что Ваш полётный путь не пересекается с курсом выброски ЛА?
- Учитывает ли Ваш полётный план все особенности фрифола, местности ДЗ, плана пилотирования и погоду?
- Подходит ли Ваш полётный план для уровня всех перформеров, кто участвует в этом прыжке "со смещением"?

6-13: СКОРОСТНОЙ СКАЙДАЙВИНГ**A. ВСТУПЛЕНИЕ**

1. Эти рекомендации служат для скайдайверов, которые намеренно пытаются достичь своей наивысшей конечной скорости во фрифоле.
2. Хотя скоростники используют элементы как фрифлая, так и углового полета, достигаемые высокие вертикальные скорости вызывают несколько уникальных соображений, рассмотренных в этом разделе. Скорости, которых добивается скоростник, резко варьируются в зависимости от квалификации и опыта. Лишь незначительное меньшинство ведущих спортсменов превосходит скорость 300 миль в час (480 км/ч). Большинство новичков, особенно тех, у кого нет больших углов и опыта работы в аэротрубе, вероятно, будут ближе к низкой скорости 200 миль/час (320 км/ч).
3. Правила проведения соревнований можно найти в главе 15 Руководства USPA по проведению соревнований скайдайверов (SCM).

B. КВАЛИФИКАЦИЯ

1. Для начала занятий скоростным скайдайвингом, парашютист должен:
 - a. иметь Лицензию С или выше.
 - b. Минимум 200 прыжков.
 - c. Поддерживать постоянный контроль высоты и положения над землёй.
 - d. Снаряжение парашютиста должно быть осмотрено квалифицированным специалистом.
 - e. Проконсультироваться с S&TA или DZO по:
 - (1) ландшафту и альтернативным площадкам вокруг DZ
 - (2) порядку отделения
 - (3) навигации (двигаться в правильном направлении и способность открыться на нужной высоте в нужном месте).
 - (4) коммуникации с персоналом DZ другими парашютистами и пилотом (для определения курса захода и спотинга)
 - (5) понимания погоды (включая чтение прогнозов ветра по высотам и осматриваемости по облакам перед прыжком)
 - (6) участник должен построить план прыжка, который включает порядок отделения, план во фрифоле,

разбежку и план полёта под куполом, чтобы избежать других групп.

C. СНАРЯЖЕНИЕ

1. Участники должны надлежащим образом закреплять свое снаряжение, чтобы предотвратить преждевременное ОП или ЗП.
 - a. Поскольку скорости в этих прыжках могут превосходить разрешённые скорости открытия, преждевременное открытие может привести к серьезной травме или смерти.
 - b. Системы открытия и приводы системы должны оставаться в безопасности во время фрифола на голове. Поэтому снаряжение для скоростников должно включать в себя следующее:
 - (1) Хорошо закреплённый внизу контейнера выбрасываемый вытяжной парашют или систему открытия тросом.
 - (i) Выступающий вытяжной на ножном обхвате представляет опасность.
 - (ii) Любая выступающая стренга представляет опасность.
 - (iii) Участники должны ставить подушку на вытяжной для обеспечения дополнительной безопасности вытяжного во время высоких скоростей фрифола.
 - (2) Петли зачековки, клапаны шпилек и клапаны свободных концов правильно стоят и нужного размера.
 2. Ленты подвесной системы
 - a. Участники должны плотно укладывать затянутые ленты ножных и грудного обхватов.
 3. Участники должны использовать страхующий прибор из-за высокого потенциала потери контроля высоты, связанного со скоростными прыжками.
 4. Персональное снаряжение для скоростного прыжка должно включать:
 - a. Два звуковых высотомера (дополнительные мигающие сигнализаторы внутри шлема весьма поощряются). Две пищалки требуются, потому что шум ветра на скоростном прыжке может заглушить слышимые звуки. Участники должны увеличить громкость всех звуковых высотомеров до максимального.
 - b. Визуальный высотомер
 - c. Жесткий шлем - если участник использует закрытый шлем, он должен обеспечивать, чтобы визор оставался закрытым во время прыжка (либо конструктивно, либо с использованием дополнительных ограничений, например, ленты).
- Может произойти запотевание, и участник должен иметь план на случай, если зрение станет ограниченным. Если участник использует открытый шлем, он должен гарантировать, что защита глаз безопасна и не может сорваться.
- d. Большинство скоростников предпочитают летать в чрезвычайно плотном комбинезоне, который помогает снять сопротивление. Из-за этого требуются более чёткие навыки полета тела, чтобы сохранить контроль. Выбранный участником комбинезон не должен заслонять или препятствовать открытию, приводам или высотомерам.
 - e. Прибор для измерения скорости - прибор, используемый для регистрации в реальном времени трехмерного положения парашютиста, установленный на теле или оборудовании парашютиста.
5. Экспериментирование - В то время как участники могут в будущем начать модифицировать оборудование по мере развития спорта, есть несколько соображений безопасности при экспериментах с более высокими скоростями:
 - a. К соревнованиям допускается только стандартное снаряжение для прыжков с парашютом. Участники могут использовать аэродинамические улучшения во время обучения или экспериментов. Участники должны соблюдать осторожность при внесении изменений в шлемы, так как изменение их формы или веса может дать дополнительные нагрузки на шею и позвоночник, что может привести к тяжелой травме.
 - b. Двигательная установка или дополнительный вес (ремень или жилет) не допускаются для соревнований. Однако для тренировочных и экспериментальных целей такие предметы могут рассматриваться для применения опытными участниками или S&TA перед использованием.
 - c. Использование для спиддайвинга Tandem оборудования не допускается на соревнованиях и не рекомендуется на тренировках.
 - d. Новые скоростники должны рассмотреть возможность повышения уровня своих навыков в костюме с некоторым лобовым сопротивлением, прежде чем стремиться минимизировать их лобовое сопротивление, надев обтягивающий костюм, в котором они могут не иметь навык, чтобы летать на скорости 200 + миль в час. Участники должны использовать консервативный подход при уменьшении лобового сопротивления в скоростной дисциплине, так же как увеличение размера вингсьюта или уменьшению размера купола.

D. ПОДГОТОВКА

1. Скоростной прыжок с парашютом является сольной дисциплиной

и участники в первую очередь оценивают свои показатели, анализируя данные логбука высотомера для анализа

результатов. Скоростники также могут использовать тренера, чтобы помочь анализировать данные и снимать свои процедуры, получая информацию через внешнюю видеосъемку. Анализ аэродинамики тела так же важен, как и записанные в измерителе скорости данные. Во время прыжка скоростника с тренером участники должны всемерно убирать риск столкновений на высоких скоростях, точно сопоставляя скорость и направление.

2. Скоростной прыжок с парашютом требует схожих навыков и элементов, что и во фрифлае и в угловых прыжках.
 - a. Начинаящие будут прогрессировать быстрее и безопаснее с тренером.
 - b. Новички не должны прыгать скоростные прыжки, пока не выполнено —
 - (1) Прошел обучение по некоторой комбинации трекинга, углового полёта, аэротрубы и фрифлая.
 - (2) По возможности показать способность управлять курсом, наклоном тела и скоростью.
3. Угловой полет включает в себя множество важных навыков для начинающих перформеров на скорость. Это положение тела, осмотрительность в свободном падении, планирование фрифола и полёта под куполом. После овладения этими навыками участники могут начать свою карьеру скоростника с одиночных прыжков, ставя приоритет в управляемости, а не в скорости для того, чтобы развить навыки отделения, положения тела, управления курсом, контроля тангажа, скорости и разбежки, а затем постепенно продвигаться к более высоким устойчивым скоростям. Как уже упоминалось выше, работа с тренером делает максимальным прогресс и понимание этой новой дисциплины.
4. Участники должны начинать разбежку с высоты 5600 футов (1707 метров) от земли. Правила соревнований не включают никаких измерений ниже высоты разбежки. Более высокая разбежка также обеспечивает перформеру достаточное время для замедления перед открытием. "Рабочее окно" - это защищаемая часть скоростного прыжка, которая начинается на отделении. Конец рабочего окна находится либо на 7400 футов (2256 метров) ниже отделения, либо на высоте разбежки - в зависимости от того, что наступит раньше.
5. Никто не должен делать попыток скоростного прыжка на низковисотном отрезке, например, на "hor and pop" прыжке.

Е. ОПАСНОСТИ, СВЯЗАННЫЕ СО СКОРОСТНЫМИ ПРЫЖКАМИ

Перед загрузкой на борт крайне важно сообщить о своих намерениях персоналу DZ (таким как манифест, S&TA или старший по загрузке) и всему взлёту.

1. Отделение и фрифол
 - a. Порядок выхода в первую очередь зависит от последовательно достигнутой скорости. Как только скоростник может показать, что им постоянно превышаются нормальные максимальные скорости фрифола (превышающие приблизительно 250 миль в час), скоростникам должно быть разрешено выходить первыми. При этом им даётся инструкция разворачиваться перпендикулярно курсу выброски. Тренированные скоростники, выходящие после других, представляют чрезвычайную угрозу безопасности. Скайдайвер, со скоростью 300 миль в час, который сталкивается с одиночным прыгуном на животе в свободном костюме, будет иметь скорость сближения 200 миль в час. С несколькими скоростниками порядок выхода должен быть таким - быстрее выходящий первым, с учетом высоты открытия и типа/размера парашюта, если это необходимо.
 - b. Скоростники должны классифицироваться как фрифлаисты, прыгающие "со смещением" и их нельзя ставить рядом во взлёте с другой группой фрифлая.
 - c. Двигайтесь в сторону от курса захода
 - d. Придерживайтесь своего направления
 - e. Поддержание стабильности во фрифоле - особенно в случае дезориентации
 - f. Разбежка / начало на высоте или выше 5,600 ft. (1,707 метров) выше уровня земли. При скорости 500 км/ч вы пролетаете 135 м/секунду. Также примите во внимание итоговую горизонтальную скорость.
 - g. Крайне важно снизить скорость открытия до безопасной. Это делается путем перехода на живота или спину.
2. Открытие и пилотирование
 - a. Скоростник должен снизить терминальную скорость до скорости открытия.
 - b. Открытие парашюта, преднамеренное или непреднамеренное, при выполнении скоростного прыжка может привести к серьезным травмам или смерти.
 - c. Открытие должно происходить на высоте или выше 2500 футов (762 метра), в соответствии с BSR USPA 2-1.1

- d. A speed skydiver must take great care to avoid other groups that might still be in freefall once under the canopy. Groups to avoid can include jumpers that exit before or after the speed skydiver. Jumpers must control their heading during deployment to continue a perpendicular course from the aircraft's jump run.

6-13

СКОРОСТНОЙ СКАЙДАЙВИНГ

СЛОВАРЬ



A

A LICENSE: Лицензия USPA A, первая лицензия.

AAD: Страхующий прибор(см. **AUTOMATIC ACTIVATION DEVICE**)

ACCELERATED FREEFALL (AFF), USP: Прог рамма ускоренного обучения свободному падению.

AGL: Высота над уровнем земли

AIR SPEED: Скорость объекта относительно воздуха.

AIRCRAFT: Летательный аппарат.

ALTERATIONS: Изменения и модификации парашютной системы. (see also **MAJOR ALTERATION** and **MINOR ALTERATION**)

ALTIMETER: Выотомер(см. так же **AUDIBLE ALTIMETER**)

ANGLE OF ATTACK: Угол ол атаки - угол под которым крыло находится по отношению к потоку. Изменяется при втягивании строп управления.

ANGLE OF INCIDENCE: Угол ол установки - угол под которым купол летит относительно потока.

APPROACH ANGLE: (see **GLIDE PATH**)

APPROPRIATELY RATED: Различные инструкторы USPA, имеющие рейтинг в своей дисциплине. **ARCH:** п. Позиция прогиба.

ARTISTIC EVENTS: Соревновательные прыжки, включающие фрифлай, фристайл, скайсерфинг.

AS 8015 (AEROSPACE STANDARD 8015): Стандарт тестов и минимальных требований производительности и безопасности TSO . AS 8015A, стандарт для TSO C-23c адаптировали в 1984 дя замены NAS 804, стандарта для TSO C-23b. В июне 1994, AS 8015B стал стандартом для TSO C-23d.

ASPECT RATIO: Соотношение ширины купола к длине.

AUDIBLE ALTIMETER: Аудио высотомер

AUTOMATIC ACTIVATION DEVICE (AAD): Страхующий прибор. (FAR 105 definition)

AUXILIARY PARACHUTE: (См. запасной парашют.)

B

B LICENSE: Вторая лицензия USPA- лицензия B.

B.A.S.E. JUMPING: Прыжок с парашютом с неподвижного объекта - здания, антенны, моста, скалы.

B-12s: (jar.) Металлическая пряжка для ножных обхватов парашютной системы.

BAG: Камера парашюта. (see **DEPLOYMENT DEVICE**)

BAG LOCK: п. Отказ парашюта, при котором парашют остается в камере.

BASE: п. **1.** База - центр фигуры, к которому работают остальные. **2. BASE (LEG):** п. Базовый отрезок захода на приземление боком кверху.

GLOSSARY**BASIC SAFETY REQUIREMENTS (BSRs), USPA:**

Основные требования безопасности.

BELLY FLYING: (see **FLAT FLYING**)

BOARD OF DIRECTORS (BOD). USPA: Совет директоров USPA.

BRAKED TURN: Поворот с уменьшением горизонтальной скорости парашюта.

BRAKES: n. 1. стропы управления. (see also **TOGGLES**)
2. Относительная позиция органов управления парашютом для контроля скорости.

BREAK OFF: v. Совершить разбежку

BREAKOFF: n. Разбежка

BREAKOFF ALTITUDE: Высота разбежки

BRIDLE: n. Стреньга

BSRS: (see **BASIC SAFETY REQUIREMENTS, USPA**)

C

C LICENSE: Третья лицензия USPA- лицензия C.

CANOPY: купол парашюта

CANOPY FORMATION (CF); CANOPY RELATIVE WORK; (CRW): n. 1. Купольные формации. 2. Соревновательная дисциплина FAI- групповая парашютная акробатика.

CANOPY RELEASE: Устройство отцепки свободных концов парашюта от основной системы.

CASCADE: Место, где стропа разделяется на две стропы - обычно - первый ряд на иностранных куполах.

CELL: n. Секция купола

CERTIFICATED: Статус парашютистов, риггеров и т.д., подтвержденный FAA

CHECK OF THREES: Проверка своего оборудования (и RSL) в самолете перед прыжком: проверка систем отцепки, мест прикрепления купола и ручек отцепки.

CHORD: n. Самое большое расстояние от фронта купола до его задней части.

CHUTE ASSIS: n. Положение "сидя на потоке". (see also **SIT FIXING**)

CLEARED: Студент, получивший подпись от USPA Instructor для того, чтобы двигаться дальше по программе.

CLIMBOUT: n. Действие, когда парашютист вылезает из двери для подготовки к прыжку.

CLOSING LOOP: Зачековочная петля.

COACH n. Коуч-тренер. (see also **COACH, USPA**)

COACH, USPA: n. Коуч-младший учебный состав USPA.

COACH JUMP: n. Прыжок Coach - любой прыжок, где Coach USPA прыгает с любым человеком и предоставляет инструкцию и/или критический анализ тому человеку.

COLLAPSIBLE PILOT CHUTE: Коллапсируемый вытяжной парашют.

COLLAPSIBLE SLIDER: Коллапсируемый слайдер (see also **SLIDER**).

GLOSSARY

CONTAINER: Контейнер, ранец.

CORK v. (jar.) Потерять контроль и резко замедлиться.

CREW: (see **CANOPY FORMATION**)

CROSS BRACED: (adj.) Косонервюрный парашют.

CROSS CONNECTORS: ремни, прикрепленные между свободными концами. Используются для купольных формаций.

CROSSPORT: п. Отверстие в нервюрах для прохода воздуха.

CROSSWIND: Перпендикулярно ветру.

CUTAWAY (n): Оцепка основного парашюта.

CUTAWAY HANDLE: Ручка отцепки

D

D LICENSE: Четвертая лицензия USPA- лицензия D.

DELTA: Позиция для ускорения горизонтального перемещения (разбежки).

DEMONSTRATION JUMP (DEMO): (see **EXHIBITION JUMP**).

DENSITY ALTITUDE: Плотность воздуха относительно атмосферного давления на уровне моря.

DEPLOYMENT: Открытие купола

DEPLOYMENT DEVICE: Контейнер (камера), хранящий сложенный парашют во время открытия до выхода строп.

DESCENT RATE: Скорость снижения.

DIAPER: Устройство, предотвращающее наполнение купола, пока стропы не будут полностью натянуты.

DIRECT SUPERVISION: 1. Прямой контроль. (USPA) **2.** Прямой контроль сертифицированного риггера за несертифицированным человеком, укладывающим основной парашют. (FAR 105) (see also **SUPERVISION**)

DIVE BLOCKS: Ручки (не петли) на передних свободных концах для совершения нырка купола.

DIVE LOOPS: Петли на передних свободных концах.

DIVER EXIT: Выход из самолета нырком.

DOCK: v. Достичь устойчивого контакта с парашютистом(или парашютом при CRW).

DOOR EXIT: (see **DIVER EXIT**)

DOWNWIND: 1. adj. Направление по ветру. **2.** adv. or adj. Расположение дальше по направлению ветра. **3.** n. (jar.) Приземление по ветру.

DOWNWIND LEG: Часть приземления, когда ветер дует в спину парашютисту.

DROGUE: "Якорь" -устройство, замедляющее падение объекта.

DROGUEFALL: Падение tandem парашютистов с якорем.

DROP ZONE: п. **1.** Аэродром. (USPA definition) **2.** Предварительно определенная зона приземления парашютистов(FAR 105 definition) (see also **SANCTIONED DROP ZONE**)

GLOSSARY

DUAL ASSEMBLY: Сборка из двух куполов, подвесной и контейнерной системы и других компонентов.

DUMMY RIPCORD PULL (DRCP): (see **PRACTICE DEPLOYMENT**)

DYNAMIC STALL: n. Динамический свал- происходит, когда в конце подушки парашютист начинает отклоняться назад под купол и увеличивается вертикальная скорость. (see also **REVERSE FLIGHT** and **STALL**)

E

ELLIPTICAL: n., adj. (jar.) Эллиптический.

EMERGENCY PARACHUTE: Парашют, предназначенный для экстренных случаев(у пилота).

END CELL: Крайняя секция купола.

END-CELL CLOSURE: Ненаполненная крайняя секция купола.

EXHIBITION JUMP:

EXIT POINT: †

EXIT WEIGHT: злетный вес - вес парашютиста с парашютом, снаряжением и прочим.

EXTRAORDINARY SKYDIVE: n. †
†
& " †
ž.

F

FAA (see **FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION**)
едеральная авиационная администрация. В США - регулирующий орган для авиационных организаций.

FAI: (see **FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE**) еждународная организация по координации авиационных видов спорта.

FARMER McNASTY: (jar.) Unenlightened term for a disen-chanted drop zone neighbor with whom communications with jumpers are strained or have broken down.

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION (FAA):
ž †
ž

FEDERAL AVIATION REGULATIONS (FARs):
осударственные авиационные требования (в США).

FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE (FAI): †

†

FINAL APPROACH:

FLARE: 1. v. Выполнение "подушки". 2. v. В свободном падении: Замедлиться для подхода к формации.

FLAT DELTA: Freefall position with the body on one plane, legs extended and arms swept back, used as a starting or intermediate position when developing a track.

FLAT FLYING: Свободное падение животом вниз.

FLOATER: Человек, отделяющийся перед формацией.

FOREIGN PARACHUTIST: Иностранец (иностранец не гражданин и не резидент) (FAR 105 definition)

FORMATION SKYDIVING (RELATIVE WORK): 1. Построение формаций парашютистами в свободном падении. 2. Соревновательная дисциплина.

FREE FLY: v. Прыгать в одиночку, вне формаций.

FREEFALL: Свободное падение. (FAR 105 definition)

FREEFLYING: n. 1.Фрифлай.
(see also **SIT FLYING** and **HEAD DOWN**) 2. n.
Соревнования по фрифлай.

FREESTYLE: 1. Фристйл. 2. Вид парашютного спорта.

FULL FLIGHT: Состояние полета под полностью открытым парашютом.

FUNNEL: n., v. Попадание в спутный след.

GLOSSARY**G**

GLIDE: n., v. Комбинация снижения и горизонтального движения при полете купола.

GLIDE ANGLE: (see **GLIDE PATH**)

GLIDE PATH: Траектория движения парашюта.

GO-AROUND: n. (jar.) Полет самолета по кругу на высоте прыжка.

GOVERNANCE MANUAL, USPA: Собрание законов USPA.

GROUND SPEED: Скорость относительно земли.

H

HAND-DEPLOYED PILOT CHUTE: Вытяжной парашют(ручной). (see also **PULL OUT** and **THROW OUT**)

HARNESS: n. Подвесная система.

HARNESS AND CONTAINER SYSTEM: Подвесная система, соединенная с ранцем.

HARNESS HOLD: Тренировка студента с удержанием его инструкторами.

HEAD DOWN: adj., adv. Полет в Фрифлай головой вниз.

HOOK KNIFE: Нож-пеликан.

HOOK TURN: (jar.) Боевой разворот.

HOOKER HARNESS: Одноточечная система удержания пассажира в самолете, совместимая с подвесной системой.

HORSESHOE n. Отказ парашюта, где часть парашюта зацепилась за парашютиста и его оборудование.

I

IAD: (see **INSTRUCTOR-ASSISTED DEPLOYMENT**)

INSTRUCTIONAL RATING MANUAL (IRM), USPA: Методичка с рекомендациями и документами для обучения USPA Coach или USPA Instructor ratings.

INSTRUCTOR EXAMINER (I/E), USPA: Член учебного состава высшего уровня.

INSTRUCTOR RATING COURSE, USPA: Курс, проводимый USPA Headquarters для подготовки USPA инструкторов.

INSTRUCTOR, USPA: Инструктор USPA.

INSTRUCTOR-ASSISTED DEPLOYMENT (IAD): Открытие с помощью Инструктора в свободном падении.

J

JUDGE: Судьи на соревнованиях.

JUMP ALTITUDE: Высота прыжка.

JUMP: Прыжок с парашютом

JUMP RUN: Боевой заход.

JUMPER: Парашютист

JUMPMASTER: n. Тоже, что и инструктор, но без разрешения на проведения занятий с перворазниками.

L

LANDING PATTERN: n. Курс захода на посадку.

GLOSSARY

LICENSE: Лицензия.

LINE DOCK: Состыковка двух куполов(один над другим).

LINE TWIST: н. Закрутка строп.

LINEOVER: н. Перехлест (see also **PARTIAL INVERSION**)

M

MAIN PARACHUTE: Основной парашют. (FAR 105 definition)

MAINTENANCE: Обслуживание, ремонт, осмотр и т.д.

MAJOR ALTERATION: Капитальное изменение. (see also **ALTERATION**)

MAJOR REPAIR: Капитальный ремонт.

MALFUNCTION: Отказ.

MASTER RIGGER: Высший ранг риггера. (see also **SENIOR RIGGER**)

MENTOR (SKYDIVING): опытный парашютист, советник.

MINI THREE-RING: Уменьшенная версия системы отцепки с тремя ручками. (see also **THREE-RING RELEASE**)

MINOR ALTERATION: Некапитальное изменение. (see also **ALTERATION** and **MAJOR ALTERATION**)

MINOR REPAIR: Некапитальный ремонт. (see also **MAJOR REPAIR**)

MSL: Высота над уровнем моря.

N

NAA (see **NATIONAL AERONAUTICAL ASSOCIATION**)

NAS 804: (National Aircraft Standard 804) тесты и минимальные стандарты производительности и безопасности,не обходимые для соответствия TSO C-23b. Адаптированы в 1949 и заменены в 1984 AS 8015A.

NASSER TOGGLES: Клеванты, прикрепленные к линиям А или А-В для полета в купольных формациях.

NATIONAL AERONAUTIC ASSOCIATION (NAA): Национальный аэроклуб США.

NATIONAL DIRECTOR: Национальный директор(see **BOARD OF DIRECTORS**).

NIGHT JUMP: Ночной прыжок .

O

OBJECT: Все, кроме человека, что выбрасывается из самолета на прыжке. (FAR 105 definition)

OPEN BODY OF WATER: Открытый водоем.

OPENING POINT: Точка на земле, над которой парашютист открывается.

OPENING SHOCK:(jar.) Шок, вызванный резким открытием парашюта.

OSCILLATION: 1. Колебания под куполом. **2.** Колебания купольных формаций.

OUTBOARD: Выходящие наружу дальше груди приспособления.

P

PACK: v. Упаковывать

GLOSSARY

PARACHUTE: Парашют.

PARACHUTE DROP: Сброс с парашютом объекта.

PARACHUTE JUMP: Прыжок с парашютом.

PARACHUTE LANDING FALL (PLF):п. Перекат (маневр при приземлении).

PARACHUTE OPERATION: Парашютная операция

PARACHUTIST: Парашютист (see also **SKYDIVER**)

PARACHUTIST IN COMMAND: Тандем- инструктор.

PARAGLIDING n. (also **PARAPENTE**): Скольжение на куполе-крыле с возвышенности.

PASSENGER PARACHUTIST: Пассажир парашютист в тандеме с инструктором.

PERMEABILITY: Проницаемость.

PILOT CHUTE: Вытяжной парашют

PIN 1. v Лететь к парашютисту или парашюту и состыковываться с ним (купольные формации). **2.** n. Тот, кто первым присоединяется к базе формации. **3.** Шпилька.

PIN CHECK: n. (jar.) Проверка парашюта перед прыжком.

PLF (see **PARACHUTE LANDING FALL**)

PLANE: n. Вертикальная купольная формация.

PLANFORM: Форма "следа" у поверхности крыла.

PLANING: v Построение купольной формации.

POISED EXIT: Уравновешенный выход- отделение, перед которым парашютист занимает стабильную заранее отработанную позицию.

POROSITY: Пористость.

PRACTICE DEPLOYMENT: Упражнение по открытию в воздухе.

PREMATURE OPENING: Самопроизвольное открытие парашюта.

PROJECTED LANDING POINTE Ожидаемая точка приземления.

PROP BLAST 1. n. Поток, создаваемый пропеллером. **2.** n. (jar.) воздушный поток на выходе.

PUD n. (jar.) Бобышка.

PULL OUF n. Способ раскрытия мягкой медузы, уложенной внутри ранца. (see also **HAND DEPLOYED PILOT CHUTE**)

GLOSSARY

PULL-UP CORD: Затяжка

R

RAM-AIR PARACHUTE: Парашют-крыло

RATING RENEWAL SEMINAR, USPA: Встреча обладателей инструкторского рейтинга USPA для обсуждения новых идей и т.д.

RECOMMENDATIONS, USPA: Рекомендации, принципы.

REGIONAL DIRECTOR, USPA: Региональный директор.

RELATIVE WIND: Поток воздуха

RELATIVE WORK (RW): Групповая акробатика (see **FORMATION SKYDIVING**)

RESERVE PARACHUTE: Запасной парашют. (FAR 105 definition)

RESERVE STATIC LINE (RSL): Транзит.

REVERSE FLIGHT (FULL STALL): Свал, при котором парашют складывается и может начать вращаться. Образуется, когда хвост купола оказывается ниже передней кромки. (see also **STALL** and **DYNAMIC STALL**)

RIB: Мембрана, формирующая форму купола- крыла.

RIG: (jar.) **1.** n. Парашютная система **2.** v. Укладка, обслуживание, починка, модификация парашютной системы. **3.** v. Надевание парашюта (**RIGGING UP**).

RIGGER: Риггер- человек, укладывающий и обслуживающий парашютную систему. (see also **MASTER RIGGER** and **SENIOR RIGGER**)

RIPCORD: Кольцо. Способ открытия парашютов с жесткой медузой.

RISER DOCK: Момент стыковки в купольной формации с использованием свободных концов .

RISER LOOPS; RISER BLOCKS: Петли или приспособления, которые облегчают взятие свободных концов.

RISER(S): Свободный конец.

RSL: (see **RESERVE STATIC LINE**)

S

SAFETY & TRAINING ADVISOR (S&TA), USPA: Советник по безопасности и тренировкам.

SANCTIONED DROP ZONE: Дропзона, одобренная USPA Safety & Training Advisor или USPA Regional Director. (see also **DROP ZONE**)

SELF-SUPERVISION: Стадия, когда студент может прыгать без инструктора во фрифоле, но еще не получил лицензию А. See *Category E: Introduction of the Integrated Student Program*.

SENIOR RIGGER: Младшая квалификация риггера. (see **MASTER RIGGER**)

SIM: Инструкция парашютиста - сборник программ подготовки и обучения Американской парашютной Ассоциации. (эта книга) (see **SKYDIVER'S INFORMATION MANUAL**)

SINGLE OPERATION SYSTEM (SOS): Система, в которой отцепка и ввод запасного парашюта осуществляется одной подушкой.. (see also **TWO-HANDLED SYSTEM**)

SINGLE-HARNES, DUAL-PARACHUTE SYSTEM: Подвесная система на одного человека с двумя парашютами

SIT FLYING: Позиция свободного падения "сидя" (see also **CHUTE ASSIS**)

SKYBOARD: (see **SURFBOARD**)

SKYDIVE: **1.** n. Прыжок с парашютом **2.** v. ТПрыгать с парашютом

SKYDIVER: Скайдайвер, парашютист.

GLOSSARY**SKYDIVER'S INFORMATION MANUAL (SIM), USPA**

Инструкция парашютиста - сборник программ подготовки и обучения Американской парашютной Ассоциации.(эта книга).

SKYSURFER: Скайдайвер с серфбордом (skyboard).

SKYSURFING: 1. Скайсерфинг. 2. Соревновательная дисциплина.

SLIDER: Слайдер, контролирующий наполнение купола.

SLINKS: Соединения строп со свободными концами.

SOLO JUMP: Соло прыжок.

SOLO JUMPER: Парашютист, не участвующий в формации.

SOLO SKYDIVER: Соло парашютист.

SOLO STUDENT: Студент вне тандема.

SOS: Система, в которой отцепка и ввод запасного парашюта осуществляется одной подушкой.(see **SINGLE-OPERATION SYSTEM**)

SPAN: Измерение крыла от конца до конца.

SPOTTING: Споттинг.

STABILITY: Стабильность.

STABLE FREEFALL POSITION: Стабильность тела в свободном падении

STACK: Вертикальная купольная формация.

STALL: н.Свал. (see **DYNAMIC STALL** and **REVERSE FLIGHT**)

STATIC LINE: Вытяжная веревка.

STATIC-LINE JUMP: Прыжок, где для открытия парашюта используется вытяжная веревка.

STEP-THROUGH: (see **THREAD-THROUGH**)

STUDENT: Студент, обучающийся на лицензию А.

SUPERVISION: Контроль (see **DIRECT SUPERVISION**)

SURFBOARD (SKYBOARD): н. Доска для скайсерфинга, похожая на сноуборд.

SUSPENSION LINES: Стропы.

SWOOP: 1. v. Резко нырять и совершать контролируемый подход к цели 2. н. Длинный пролет над землей при приземлении.

SWOOP POND; SWOOP DITCH: Водоем для приземления.

T

TANDEM JUMP or **TANDEM SKYDIVE:** Любой прыжок с двухместным парашютом.

TANDEM JUMPING: Прыжок с двухместным парашютом.

TANDEM PARACHUTE OPERATION: Парашютная операция с использованием двухместного парашюта. (FAR 105 definition)

TANDEM PARACHUTE SYSTEM: тандемная парашютная система

TANDEM STUDENT: Тандем- Студент

TARGET: Зона приземления на дрозоне.

TECHNICAL STANDARD ORDER (TSO): Минимальные стандарты производительности и спецификации для материалов и продуктов. Парашютные спецификации представлены в TSO-C23.

TERMINAL VELOCITY: Равновесная скорость- скорость, когда сила сопротивления воздуха равна силе гравитации.

GLOSSARY

THREAD-THROUGH (STEP-THROUGH): (jar.) n. Подгонка ножных обхватов путем затягивания через пряжку (see **B-12S**)

THREE-RING RELEASE: Одноточечное устройство отцепки системы трех колец.

THROW OUT: 1. Метод раскрытия, когда медуза уложена в кармане на ранце, ножном обхвате или на животе. (see **HAND DEPLOYED PILOT CHUTE**)
2. v. (jar.) Открыться.

TOGGLES: n. Клеванты. (see also **BRAKES**)

TRACK: 1. Положение разбежки. 2. Двигаться с максимальной горизонтальной скоростью в свободном падении.

TSO-C23: (see **TECHNICAL STANDARD ORDER**)

TURBULENCE: Турбулентность.

TWO-HANDLED SYSTEM: Система с двумя ручками для отцепки активации запасного парашюта. (see **SINGLE OPERATION SYSTEM**)

U

UNITED STATES PARACHUTE ASSOCIATION (USPA): Американская парашютная ассоциация.

UPWIND: Направление, с которого дует ветер.

W

WAIVER: n. Поправка.

WATER JUMP: n. Прыжок на воду.

WHUFFO: n. (jar.) "Чайник", тот, кто не прыгает ("Whuffo you jump out of airplanes?") Считается оскорбительным.

WIND DRIFT INDICATOR (WDI): n. Индикатор сноса под действием ветра

WING LOADING: n. Загрузка.

WING SUIT: n. Вингсют, костюм-крыло.

ПРИЛОЖЕНИЕ А—

СИГНАЛЫ В СВОБОДНОМ ПАДЕНИИ

таз вперёд
(прогиб)



прогиб

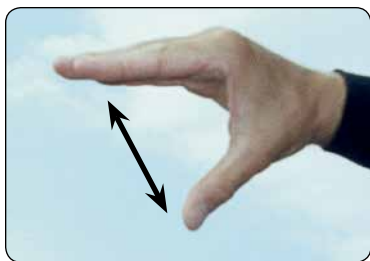


отдать ноги на
20 см и держать

согнуть ноги
(немного убрать ноги)



открытая рука
(отпустить медузу)



колени немного свести
—или—
хлопок носками

проверить
положение
рук



круг
контроля
(проверка
высоты)

расслабиться
(дышать)



О.К.



выполнить
имитацию
открытия

открыть
парашют
немедленно



ПРИЛОЖЕНИЕ В—**USPA ТЕСТЫ ПО КАТЕГОРИЯМ - ОТВЕТЫ****CATEGORY A**

1. Заход к самолету с фиксированным крылом идёт сзади.
(курс первого прыжка)
2. пилот и парашютист
(FAR 91.107.A.1 до .3)
3. движение по поверхности (руление), взлёт и посадка
(FAR 91.107.A.2)
4. мой инструктор
(курс первого прыжка)
5. AFF и тандем студенты: помогает инструкторам и студенту отделиться синхронно
все студенты: чтобы отделиться в правильном месте над землёй
(курс первого прыжка)
6. спереди
(курс первого прыжка)
7. лучшая позиция для открытия
(курс первого прыжка)
8. "ныряет"
(курс первого прыжка)
9. а. Купол идёт параллельно горизонту, летит по прямой.
б. Приземление в чистой и открытой области, избегая препятствий.
в. Клеванты, по крайней мере, в среднем режиме.
д. Всегда будьте готовы сделать PLF.
(курс первого прыжка)
10. преобразовать поступательную скорость в подъёмную силу
(курс первого прыжка)
11. Студент должен продемонстрировать: ноги и колени вместе, руки и локти сведены, пережат на приземлении.
(курс первого прыжка)

Примечание тандемным студентам: Ваш инструктор может преподавать Вам измененный PLF, более подходящий для тандемного приземления.

CATEGORY B

1. Инструктор USPA по моему виду обучения
(BSRs 2-1.F.2.b)
2. контроль высоты, чтобы определять её и открыться на назначенной высоте открытия
(Материал Category B)
3. 5 м/с для круглых запасок; 7 м/с для парашюта- крыла, корректируется S&TA
(BSR 2-1.G.1)
4. Сменить положение тела для изменения потока воздуха по моей спине (Материал Category A, B)
5. 800 метров
(SIM 5-1.E)
6. а. Прежде, чем расчеховать клеванты, развести СК или скручиваю СК для передачи скручивания строп свободным концам, помогаю ногами в противоположном направлении, наблюдаю высоту к 800 метрам.
б. Прокачиваю задними СК или клевантами на всю амплитуду, наблюдаю к высоте 800 метрам.
в. Потянуть клеванты в позицию подушки и держать (или затянуть задние СК и держать), смотреть за высотой. Если не поддаётся, определите управляемость в повороте и выполнение подушки до 800 метров.
(Материал Category A, B)
7. Немедленно открою запасной парашют, но не ниже 300 метров с системой SOS.
(Материал Category A, B)
8. Если парашют тормозится и поворачивает правильно, вероятно, безопасно приземлится.
(Материал Category A, B)
9. не больше, чем две попытки или две секунды, чтобы найти и открыть вытяжной парашют; если безуспешно, отцепляюсь и открываю запасной
(SIM Section 5-1.E)
10. Отцепляюсь и открываю запасной.
(Материал Category A, B)
11. Отцепляюсь и открываю запасной.
(Материал Category A, B)
12. направления местных ВПП
(Инструктор)
13. указатели по направлениям полосы по компасу
(Инструктор)
14. длина местной ВПП
(Инструктор)
15. отрезок по ветру (с ветром), базовый (поперёк ветру, но ниже цели по ветру) и финальный отрезок (против ветра)
(Материал Category A, B)
16. местная высота захода самолёта
(Инструктор)
17. прилетающие и вылетающие самолёты
(Материал Category B)

ПРИЛОЖЕНИЕ В—ТЕСТЫ ПО КАТЕГОРИЯМ - ОТВЕТЫ ... ПРОДОЛЖЕНИЕ**CATEGORY C**

1. 5.5 секунд
(Материал Category C)
2. высота, прогиб, ноги, расслабиться
(Материал Category C)
3. Открыться на запланированной высоте, независимо от стабильности (Материал Category C)
4. чтобы сигнализировать другим парашютистам
(Материал Category C)
5. Это защищает от жёстких приземлений, ведь у всех парашютистов есть жёсткие приземления
(Материал Category C)
6. пересечение участков базового и финального отрезка захода на приземление
(Материал Category C)
7. короче финальный отрезок, короче базовый отрезок, длиннее отрезок по ветру, помещает запланированную точку входа в коробочку дальше против ветра
(Материал Category C)
8. в 10-20 раз больше высоты препятствия
(Материал Category C)
9. Держать парашют в полёте по прямой в полном режиме (или как указано в руководстве пользователя).
(Материал Category C или руководство пользователя)
10. согласно местной площадке приземления и препятствиям
(Инструктор)
11. сохраняет их на месте и предотвращает случайное или преждевременное открытие
(Материал Category C)
12. сверху вниз, сзади вперёд
(Материал Category C)
13. Потянуть тросики для выпуска петли зачековки. (брифинг по уложенной системе)
14. информация на бирке запасного парашюта
(брифинг по уложенной системе)
15. пломба риггера на тросе привода запасного
(брифинг по уложенной системе)
16. восток
(Материал Category C)
17. Разделить вес со снаряжением в фунтах на площадь в квадратных футах.
(Instructor)
18. 170 кв. футов/170 фунтов
(Материал Category C)
19. когда парашютист контролирует все переменные и выполнил хорошую подушку на нужной высоте
(Материал Category C)

CATEGORY D

1. 15 секунд
(Материал Category D)
2. высота, прогиб, ноги, расслабиться
(Материал Category D)
3. Сначала посмотреть в направлении разворота.
(Материал Category D)
4. разворот задними СК с зачекованными клевантами
(Материал Category D)
5. использовать задние СК
(Материал Category D)
6. практиковаться с подушкой задними СК на высоте с тем же парашютом во время обычного прыжка
(Материал Category D)
7. Разъедините RSL (если есть время), контакт со зданием сначала ногами, PLF, отцепка после приземления сверху здания, ждите компетентной помощи.
(SIM Section 5-1.F)
8. страховать парашютиста при особых случаях
(SIM Section 5-3.G)
9. Проверить систему трёх колец и RSL на правильную сборку; три пряжки крепления подвесной системы в плане правильного соединения и подгонки; три привода — открытия основного, отцепка, запасной.
(Материал Category D)
10. голова полностью вне самолета и смотреть прямо вниз
(Материал Category D)
11. а. ниже 3000м над уровнем моря? 600 метров;
б. 3000м и выше? 1600 метров
(FAR 105.17)
12. а. ниже 3000м над уровнем моря? 5 км
б. 3000 метров или выше? 8 км
(FAR 105.17)
13. парашютист и пилот
(FAR 105.17)
14. Все студенческие прыжки должны быть закончены до заката.
(SIM Section 2-1.F9)
15. Определить две линии от горизонта, одна вперед и одна вбок, и найти пересечение этих двух линий.
(Материал Category D)
16. облака и другие самолёты
(Материал Category D)

ПРИЛОЖЕНИЕ В—ТЕСТЫ ПО КАТЕГОРИЯМ - ОТВЕТЫ ... ПРОДОЛЖЕНИЕ**CATEGORY E**

1. увеличивается
(Материал Category E)
2. может показывать высоту ошибочно
(SIM 5-3.J.6.f)
3. плавно отдать клеванты вверх
(Материал Category E)
4. устойчивое состояние замедленного скольжения и увеличенная скорость снижения
(Материал Category E)
5. в конце подушки, когда парашютист начинает смещаться назад под куполом
(Материал Category E)
6. полный свал
(Материал Category E)
7. Практика различных темпов и глубины подушки
(Материал Category E)
8. Оставаться ниже по ветру от любого препятствия, встать заранее против ветра, разъединить RSL, приземление с PLF, затянуть одну клеванту полностью, после приземления отцепка при необходимости. (Материал Category E)
9. десять
(Category E Осмотр распущенного парашюта)
10. хвост и "уши"
(Category E Осмотр распущенного парашюта)
11. C, D и стропы управления
(Category E Осмотр распущенного парашюта)
12. в центре верхнего полотнища
(Category E Осмотр распущенного парашюта)
13. FAA риггер, тот, кто с ним прыгает, человек под присмотром риггера
(FAR 105.43)
14. каждые 180 дней
(FAR 105.43)
15. пилот
(FAR 91.3.A)
16. сохранять правильный баланс воздушного судна; защита при катастрофе
(Category E Брифинг по самолёту)
17. пилот
(FAR 91.7.B)
18. 4200 метров
(FAR 91.211.A.2)
19. 4500 метров
(SIM 2-1.M; FAR 91.211.A.3)
20. остаться впереди, пока не будет пора выходить их группе
(Category E Брифинг по самолёту)
21. другие парашюты
(Материал Category E)
22. осмотрительность и оставаться в свободной зоне от других парашютистов
(Материал Category E)
23. формирует отделимую связь между свободным концом основного и вытяжным тросом запасного так, чтобы отцепка основного активировала запасной, если RSL присоединен
(SIM Section 5-3.F)
24. Запасной бы открылся, а основной был бы всё подсоединён другим свободным концом.
(SIM Section 5-3.F)
25. контроль и обслуживание; правильная укладка, плотные пучки строп и стабильное открытие, все, чтобы предотвратить жёсткие открытия
(SIM Section 5-3.F)
26. Любое из следующего:
 - a. Открыть основной парашют на правильной высоте для предотвращения активации AAD.
 - b. Начать процедуры при отказах оборудования достаточно высоко, чтобы безопасно отцепиться и избежать активации AAD
 - c. Обслуживайте и правильно пользуйтесь "медузой", особенно коллапсируемой.
 - d. Защитите оборудование перед отделением, чтобы препятствовать тому, чтобы шпильки или привода были выбиты и освободились.
 - e. Маневрируйте со скоростями ниже диапазона срабатывания AAD.
(Материал Category E)
27. а. Биплан
Мягко управляйте только передним парашютом ; PLF.
- б. Веер
Отсоедините RSL, если позволяет высота. Оставить клеванты зачеканными и управлять задними СК. Посадка без подушки и выполнение PLF.
- с. Колокол
Снять RSL (если есть время), и отцепиться.
(SIM 5-1.E)

ПРИЛОЖЕНИЕ В—ТЕСТЫ ПО КАТЕГОРИЯМ - ОТВЕТЫ ... ПРОДОЛЖЕНИЕ**CATEGORY F**

1. развороты с торможением
(*Материал Category F*)
2. свалы
(*Материал Category F*)
3. Подушка из среднего режима требует более быстрого движения, оно короче, и свалы происходят раньше.
(*Материал Category F*)
4. медленнее снижение, изменяется глиссада
(*Материал Category F*)
5. Угол, под которым парашют спускается к его спроектированной точке приземления.
(*Материал Category F*)
6. Смотрю вперед для нахождения точки, которая, как кажется, не превышает или снижается.
(*Материал Category F*)
7. Глиссада станет более крутой, когда ветер уменьшается при полете по ветру. Глиссада станет более крутой, когда скорость ветра увеличивается при полете против ветра.
(*Материал Category F*)
8. Опустить немного одно плечо в направлении поворота.
(*Материал Category F*)
9. чтобы избежать другие группы впереди и позади
(*Материал Category F*)
10. 65 км/ч
(*планирование перед прыжком*)
11. разделение согласно положению над землёй
(*SIM Section 5-7*)
12. стропы ровные и размещены в центре, слайдер поднят, плотные пучки строп
(*Материал Category F*)
13. свободный путь от карабина до направляющего кольца
(*Материал Category F*)
14. Кто производитель и что за модель парашюта, на котором Вы прыгаете?
 - a. Основной купол?
 - b. Ранец с подвесной системой?
 - c. Страховый прибор (AAD)? (данные оборудования)
(*Инструктор*)
15. 900 метров
(*SIM 2-1.H*)
16. 7 м/с
(*SIM 2-1.G*)
17. а. 800 метров
б. на восток
(*Материал Category F*)

18. Избегать заранее во время снижения, минимальный поворот с торможением, необходимый, чтобы избежать проводов, приземляться параллельно проводам, приземление с торможением, подготовиться к PLF, коснуться только одного провода за один раз, ждать помощи и подтверждения, что питание было выключено и остаться на месте до завершения спасательных работ.
(*SIM 5-1.F*)
19. старший на борту или споттер
(*Материал Category F*)
20. политика DZ
(*Инструктор*)
21. политика школы (курса)
(*Инструктор или пилот*)
22. 25
(*SIM 3-1.E, A license*)
23. прыгать без прямой опеки, укладывать его или ее собственный основной парашют, участвовать в базовых групповых прыжках и выполнять прыжки на воду
(*SIM 3-1.E, A license*)
24. сделать по крайней мере один прыжок при контроле держателя инструкторского рейтинга USPA
(*SIM Section 5-2, Восстановительная подготовка*)
25. сделать по крайней мере один прыжок, начинающийся с задания Category D с USPA AFF Инструктором или Category B с Tandem Инструктором до того, как приступить к самостоятельному свободному падению.
(*SIM Section 5-2, Восстановительная подготовка*)

CATEGORY G

1. ноги
(*Материал Category G*)
2. 450 метров выше планируемой высоты открытия
(*SIM Section 6-1.C*)
3. закрутка строп
(*Материал Category G*)
4. "ныряет"
(*Материал Category G*)
5. закрутка строп, столкновение с парашютистами, столкновение с землей
(*Материал Category G*)
6. проверить высоту, установить коммуникацию
(*SIM 5-1.H*)
7. направление стреньги и её размещение
(*уроки укладки*)
8. ненужный износ ленты крепления системы трёх колец и петли
(*Материал Category G*)

ПРИЛОЖЕНИЕ В—ТЕСТЫ ПО КАТЕГОРИЯМ - ОТВЕТЫ ... ПРОДОЛЖЕНИЕ

9. покрывает сторону застежки на липучке с крючками, которая может повредить другие компоненты, предотвращает запутывание
(Материал Category G)
10. FAA риггер
(FAR 65.125.a.1)
11. Ультрафиолетовый свет портит синтетику.
(Материал Category G)
12. уменьшается ресурс батарей AAD, страдает резина пучков строп
(Материал Category G)
13. теряет липкость
(Материал Category G)
14. деформация
(Материал Category G)
15. FAA
(брифинг риггера)
16. столкновение с формацией, воронка с разрушением формации
(Материал Category G)
17. Активация AAD около открытой двери самолета представляет опасную ситуацию.
(Материал Category G)
18. возможность активации AAD, случайного или незапланированного открытия парашюта
(Материал Category G)
19. улучшить их возможности для правильной эксплуатации, помочь предотвратить преждевременные активации AAD, следовать закону
(Материал Category G)
20. Открыть запасной парашют.
(SIM Section 5-1.H)
21. Против ветра, приготовиться к PLF, клеванты в средний режим, защитить лицо, живот и внутреннюю поверхность рук, ждать помощи.
(SIM 5-1.F)
22. возможность грозы поблизости
(SIM Section 5-5)
23. грозы по фронту; быстрые и существенные изменения ветра
(SIM Section 5-5)
24. все увеличиваются
(SIM Section 5-5)

CATEGORY H

1. видеть других и избегать столкновения
(Материал Category H)
2. позиция медленного падения с руками вперед и коленями вниз
(Материал Category H)
3. преждевременное открытие
(Материал Category H)
4. Загрязнение и масляные нагары увеличивают усилие выдёргивания.
(Материал Category H)
5. Вывести парашют из разворота и вернуть его в положение прямо над головой.
(SIM Section 5-1.I)
6. значительное увеличение скорости снижения
(опыт прыжков)
7. Держать их в руках.
(Материал Category H)
8. столкновения с другими парашютистами, столкновение с землей
(Материал Category H)
9. серьезная травма или смерть
(SIM Section 5-1.I)
10. Надуть жилет, расстегнуть грудную и RSL, приготовиться к PLF, подушка, дышать, отцепиться после касания воды, снять ножные, плыть против ветра; если под куполом, глубоко нырнуть и отплыть в сторону или следовать по шву купола до края.
(SIM Section 5-1.F)
11. нет видимого износа
(Материал Category H)
12. НЕТ
(FAR 105.13.a.1)
13. один час
(FAR 105.25.a.3)
14. AC 105.2, Приложение 2, или руководство пользователя самолёта
(Материал Category H)
15. человек, дающий уведомление
(FAR 105.15.a.6)

ПРИЛОЖЕНИЕ С—

USPA A, B, C и D LICENSE - СПРАВОЧНИК ПО ОБУЧЕНИЮ

A. ИНСТРУКЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К ЭКЗАМЕНАМ

1. Используйте это руководство, чтобы найти разделы SIM для подготовки к письменным экзаменам на лицензии USPA.
2. Информация для изучения для экзамена на USPA A license указана в пункте “Печатный материал” в начале каждой Категории Студенческой программы в SIM Section 4.
3. Обратитесь к Разделу 3 SIM для получения дополнительной информации о лицензиях и всех экзаменах на лицензии.
4. Обратитесь к USPA B, C, и заявлению о предоставлении лицензии D и письменному листу ответа, включенному в Приложение C SIM.

B. РАЗДЕЛЫ ДЛЯ ИЗУЧЕНИЯ

A LICENSE

SIM Sections

- 2-1 (все)
- 4, все Категории
- 5-1
- 5-2
- 6-2
- 6-8
- 9, FAR 105

B LICENSE

SIM Sections

- 2-1 (все)
- 4, Category D
- 4, Category F
- 4, Category G
- 4, Category H
- 5-1
- 5-2
- 5-3
- 6-2
- 6-4
- 6-6
- 9-1 FAR 91.17
- 9-1 FAR 91.211
- 9-1 FAR 119.1

C LICENSE

SIM Sections

- 2-1 (все)
- 4, Category C
- 5-1
- 5-2
- 5-6
- 6-2
- 6-7
- 6-8
- 6-9
- 6-10
- 7-1
- 9-1 FAR 91.15
- 9-1 FAR 91.151
- 9-1 FAR 91.409
- 9-1 FAR 105.17

D LICENSE

SIM Sections

- 2-1
- 4, Category F
- 4, Category G
- 4, Category H
- 5-1
- 5-2
- 5-3
- 5-4
- 5-5
- 5-6
- 6-1
- 6-2
- 6-4
- 6-6
- 6-7
- 6-8
- 6-9
- 6-10
- 7-1
- 9-1 FAR 91.151
- 9-1 FAR 91.211
- 9-1 FAR 105.17
- 9-1 FAR 105.43