



ЗАЯВЛЕНИЕ

Прошу принять меня в лётно-технический клуб СЛА «Первый шаг» для обучения полетам на **ПАРАПЛАНЕ, ПАРАМОТОРЕ** (нужное подчеркнуть).

1. Я обязуюсь выполнять требования, руководящих документов РОСТО (ДОСААФ) и ОФ СЛА России.
2. Я обязуюсь выполнять указания руководства клуба и авиационных организаций, на аэродромах и площадках которых выполняет полёты ЛТК СЛА «Первый шаг», а также руководства и инспекторского состава вышестоящих организаций авиации РОСТО (ДОСААФ) и ОФ СЛА России.
3. Я обязуюсь бережно относиться к имуществу ЛТК СЛА «Первый шаг», других клубов СЛА, авиационных организаций РОСТО (ДОСААФ) и ОФ СЛА России.
4. Мне известно следующее:
 - передвижение людей и автотранспорта по аэродрому (площадке) выполняется только по установленным маршрутам;
 - нахождение на старте лицам в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, а также непосредственно не участвующим в производстве полетов ЗАПРЕЩЕНО;
 - подходить к самолетам и другой технике на стоянках и на старте без разрешения работников аэроклуба ЗАПРЕЩЕНО;
 - полёты СЛА над самолетными стоянками и складом ГСМ ниже 200 м ЗАПРЕЩЕНЫ;
 - с 23.00 до 8.00 полёты моторных СЛА ближе 300 м от населенных пунктов ЗАПРЕЩЕНЫ.
5. Я не буду употреблять накануне полетов алкоголь, наркотические и лекарственные средства.

МОИ АНКЕТНЫЕ ДАННЫЕ:

- 1 Фамилия Имя Отчество: _____

- 2 Число, месяц, год рождения, рост и вес: _____
- 3 Домашний адрес, телефон, электронная почта: _____

- 4 Адреса и телефоны родственников (родителей, детей): _____

- 5 Образование: _____
- 6 В каких организациях СЛА РОСТО (ДОСААФ) ранее занимался, другая авиационная и спортивная подготовка: _____

- 7 Паспорт: серия _____ № _____ выдан (кем, когда) _____

- 8 Группа крови, резус-фактор: _____

Подпись _____ Дата _____



**Московский городской совет РОСТО (ДОСААФ)
Московское отделение ОФ СЛА России
ЛТК СЛА «Первый шаг»**

МЕДИЦИНСКОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ

У меня, _____
нет физических и психических ограничений, которые могут создать риск травмы, увечья или гибели для меня или зависящих от меня лиц при подготовке или проведении полетов на СЛА.
Я не страдаю:

- сердечно-сосудистыми и легочными заболеваниями;
- повышенным или пониженным артериальным давлением;
- обмороками, судорогами;
- повреждениями органов слуха и зрения;
- нервными расстройствами;
- диабетом;
- почечными болезнями;
- травмами головного мозга и опорно-двигательного аппарата;
- психическими заболеваниями.

Фамилия _____ Подпись _____ Дата _____

**Московский городской совет РОСТО (ДОСААФ)
Московское отделение ОФ СЛА России
ЛТК СЛА «Первый шаг»**

ЗАЯВЛЕНИЕ ОБ ОСВОБОЖДЕНИИ ОТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Я, _____
с целью получения разрешения использовать возможности и оборудование ЛТК СЛА «Первый шаг» для выполнения наземных тренировок и полётов на СЛА, далее именуемых как лётная деятельность, соглашаюсь со следующим:

- Я понимаю и признаю, что лётной деятельности присущи риски из-за моей невнимательности, неосторожности или вследствие непреодолимой силы, то есть чрезвычайного и непредотвратимого при данных условиях стечения обстоятельств;
- Я ясно и добровольно принимаю весь риск личных повреждений или даже смерти во время моего участия в лётной деятельности;
- Я освобождаю ЛТК СЛА «Первый шаг», далее именуемый как Освобождённая сторона, от любой ответственности, претензий или требований по результатам моей лётной деятельности;
- Я не буду возбуждать уголовных или гражданских дел или делать заявлений против Освобождённой стороны за травмы или другие потери, понесённые мною в результате лётной деятельности;
- Я внимательно изучил содержание данного Заявления об освобождении от ответственности, полностью понял его и подписал его по собственной воле.

Фамилия _____ Подпись _____ Дата _____



НЕФОРМАЛЬНОЕ ПОЯСНЕНИЕ К ОСНОВНЫМ ПРИНЦИПАМ ОБУЧЕНИЯ ПОЛЁТАМ В ЛТК СЛА «ПЕРВЫЙ ШАГ»

Прежде чем обсуждать конкретные вопросы техники пилотирования, будет полезно остановиться на некоторых психологических аспектах лётной подготовки. Вот что пишет об этом исследователь, теоретик и планерист Отто Лилиенталь в своей книге «Полёт птиц как основа искусства воздухоплавания»:

«Искусство требует упражнения. Вначале высота должна быть умеренной и крылья не слишком широки, иначе ветер покажет, что с ним шутки плохи. Для тех, кто начал с незначительной высоты и постепенно увеличивал ее, равно как и пролетаемое расстояние, овладевая таким образом постепенно управлением аппарата, нет никакой опасности в перелёте через самые глубокие пропасти».

На этих словах и ныне держится вся система лётного обучения – от простого к сложному. Терпение. Постепенность. И еще раз терпение. Если хотите летать надежно и безопасно, то никогда не изменяйте этим принципам.

Пять советов новичку

Первое, что вам нужно сделать для того, чтобы начать уверенно чувствовать себя в воздухе, это привыкнуть к своему аппарату и **выработать набор стандартных автоматических движений**, позволяющих не задумываться над положением рук и ног при выполнении элементарных маневров.

Каждому режиму полета соответствует совершенно определенное направление взгляда пилота. Так, например, перед выполнением любого разворота необходимо обязательно посмотреть в ту сторону, куда вы собираетесь повернуть. Если вы не научитесь делать это автоматически, то позже, оказавшись в плотной группе с другими аппаратами, можете спровоцировать столкновение в воздухе. **Учитесь правильно смотреть**. И не пытайтесь экспериментировать. Это второе.

Привыкайте анализировать ошибки. Причём не только свои, но и ошибки товарищей. На начальном этапе обучения они все, как правило, типовые. Не ограничивайтесь констатацией факта: то-то и то-то я делаю неправильно. Ищите причины. Например: мое приземление получается слишком жестким. Это диагноз. А в чем причина? Она может, например, крыться в высоком выравнивании аппарата. Вы выравниваете крыло на слишком большой высоте. В результате аппарат сначала теряет скорость и затем начинает падать. Это третье.

Разные люди осваивают новый материал по-разному. Кто-то быстрее, кто-то медленнее. Иногда у вас может появляться ощущение, что товарищи уходят вперед, а вас инструктор как бы специально придерживает, заставляет ещё и ещё раз повторять то, что, на ваш взгляд, уже давно усвоено. Не сердитесь и не спорьте. **Инструктор знает то, чего вы еще знать не можете**. Ухватить навык – одно дело, закрепить его – совсем другое. А если инструктор ругает вас за небольшие огрехи, которые другим с рук безнаказанно, то из этого ещё не следует, что инструктор к вам придирается. Возможно, он считает вас более перспективным и надеется подготовить из вас лучшего пилота, чем из ваших товарищей. Руководствуйтесь в подобных обстоятельствах старой мудростью: «Со стороны виднее». Это четвертое.

Будьте строги к себе, будьте придирчивы. Помните, что ваш самый строгий, самый беспощадный, самый бескомпромиссный контролёр – земля. Практически любого экзаменатора можно разжалобить, настрожайшего начальника – умолить, даже совесть поддается уговорам. Земля неподкупна! **Земля убивает тех, кто летает плохо, тех, кто сначала действует и только потом пытается думать**. Это пятое.

Пожалуй, для начала этих пяти советов будет достаточно. Они не выдуманы, а рождены практикой: как инструкторской, так и курсантской, и к ним стоит прислушаться.

О сроках обучения

Разные люди осваивают материал очень по-разному. Поэтому указать чёткие временные рамки обучения затруднительно. Были в клубе курсанты, которые, начав обучение с нуля, выходили на парящие полёты примерно за два месяца тренировок. Были и такие, кто больше чем за год учебы не смог приступить к упражнению 'посадка в цель'.

Подход к обучению в клубе строго индивидуальный. Это принципиальная позиция. Не хочется, чтобы нам впоследствии стало стыдно за выпущенных 'недопилотов'. Кроме того, не следует забывать, что это ещё и вопрос безопасности.

Возникает естественный вопрос, как определить готовность курсанта к переходу с одного упражнения на следующее. Всё очень просто. Представьте себе на мгновение, что Вы Инструктор. Если Вы готовы легко и надёжно продемонстрировать некоей воображаемой группе курсантов как НАДО выполнять упражнение, если успешная демонстрация для Вас является скорее нормой чем 'победой', то можно начинать осваивать следующее задание. Если же вы светитесь от счастья то того, что у Вас наконец-то получилось успешно выполнить трудную задачу, то, пожалуй, двигаться вперед ещё рано – необходимо закрепить успех и довести приобретенный навык до автоматизма. **Не забывайте, что существует большая разница между понятиями 'научился' и 'начало получаться'.**

О интенсивности и регулярности учебных полётов

Летчика делают небо и самолёт. У хорошего пилота руки и ноги, при выполнении маневров, часто срабатывают быстрее, чем голова успевает осознать изменение воздушной обстановки. Это не громкие слова, а жизненная реальность. Полёт – это скорость. И платой за медлительность в оценке ситуации и принятии решения иногда может оказаться сама жизнь пилота.

Быстрота реакций оттачивается практикой: многократными и регулярными тренировками. Если курсант пропускает занятия, выходит на полеты нерегулярно, то инструктору на тренировках придется не столько давать новый материал, сколько заниматься восстановлением утрачиваемых курсантом навыков пилотирования: многократными повторениями того, что уже было когда-то пройдено. **Нерегулярность в посещении курсантом занятий существенно замедляет учебный процесс и повышает его стоимость.**

О подготовке к полётам

Каждый, собирающийся осваивать пятый океан, должен помнить, что все советчики и помощники остаются на земле. В полёте пилот сам на 100% в ответе за все происходящее.

Если перед взлётом Вам что-либо не ясно в полётном задании, если у Вас возникли какие-либо сомнения, то не торопитесь стартовать. Лучше посоветуйтесь ещё раз с инструктором. **Выясняйте всё до мелочей.** Помните, что у Вас не будет возможности после отрыва от земли присесть передохнуть на край облачка и спокойно обдумать 'вдруг' возникшую проблему, действия по которой Вы недостаточно хорошо проработали до взлета.

О лётной дисциплине и предполётном режиме

Прежде всего, необходимо признать, что поскольку небо до сих пор ещё является стихией на 100% не предсказуемой, то обеспечить на полётах абсолютную безопасность не представляется возможным ни для новичков, ни для опытных пилотов. Для того чтобы минимизировать риск несчастного случая, прежде всего, необходимо понять основные причины, ведущие к лётным происшествиям.

Наиболее частой причиной травм на учебных полётах является самонадеянность курсантов и их недостаточная наземная подготовка к полётным упражнениям. Поскольку на начальном этапе обучения у курсанта ещё недостаточно собственного опыта для правильной оценки своей готовности к полётам, то он (она) должен абсолютно чётко выполнять предполётные указания инструктора.

При постановке задания инструктор анализирует множество факторов, в числе которых находятся и различные нештатные ситуации, которые могут произойти во время полёта. Учитывается готовность курсанта с ними успешно справиться. Если курсант самостоятельно вносит в свой полёт элементы, не оговоренные в полётном задании, то он рискует попасть в ситуацию, к которой может оказаться не готов и с которой в воздухе он не сумеет справиться. В этом случае клуб будет не в силах обеспечить курсанту безопасное обучение.

Полет – это скорость. Быстрота реакции пилота очень важна для обеспечения безопасности. Необходимо помнить, что алкоголь, наркотики и ряд лекарств существенно снижают скорость реакции. А еще перед полетами необходимо хорошо выспаться.

В случае нарушения курсантом предполётного режима и лётной дисциплины клуб оставляет за собой право отказать курсанту в обучении.