ОБЩЕРОССИЙСКАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
«ОБЪЕДИНЕННАЯ ФЕДЕРАЦИЯ СПОРТА СВЕРХЛЕГКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ»
All-Russian public organization «United Federation of Sports Ultralight Aviation of Russia»
КОМИССИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ

MICROLIGHT HANG GLIDING PARAGLIDING

125424, Москва,
Волоколамское шоссе, 88-5, комн. 306
Тел./факс: (495) 491-42-19
E-mail: safety@ofsla.ru,
http://ofsla.ru

RUSSIA, 125424, Moscow,
Volokolamskoe Shosse, 88-5, room 306
Tel/fax: +7 495 4914219
E-mail: safety@ofsla.ru
http://ofsla.ru

БЮЛЛЕТЕНЬ ПО БЕЗОПАСНОСТИ

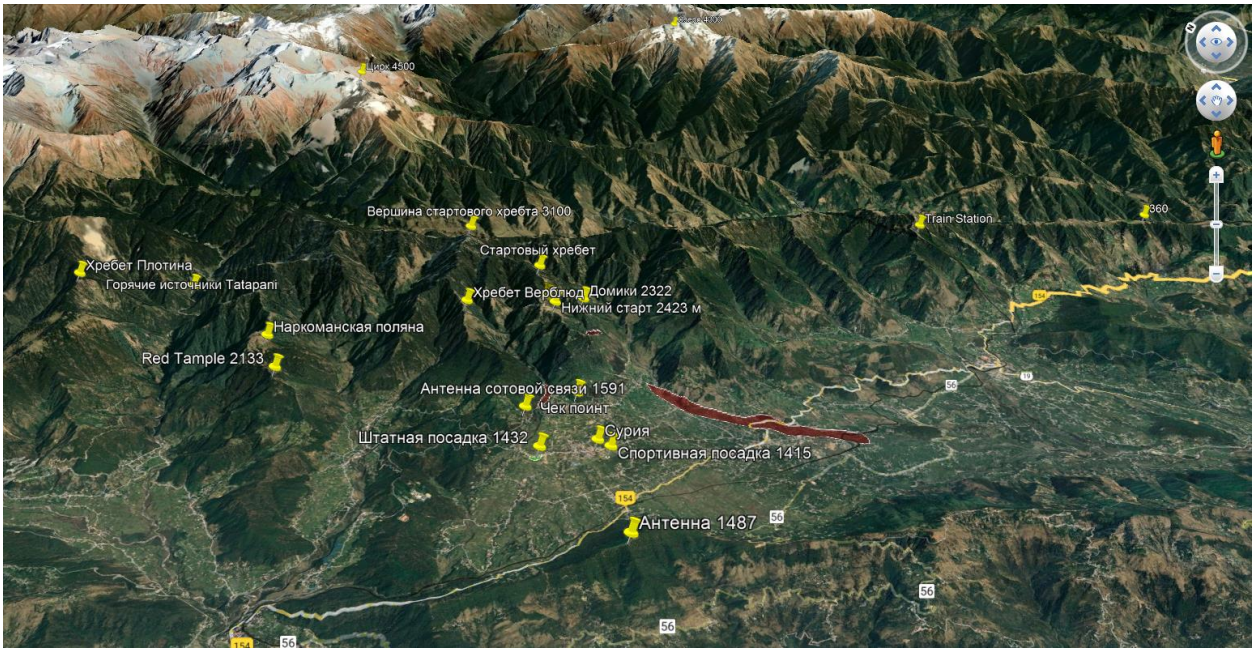
ПОЛЕТЫ в Бире (Индия)

Оглавление:

1. Особенности организации безопасных полетов в Бире..... 2
2. Необходимое оборудование 3
3. Описание стартов..... 4
4. Штатная посадка 7
5. Особенности полетов на “Антенный хребет”..... 8
6. Особенности возвращения с Ред Темпла 9
7. Полёт в термодинамике на восток (в сторону Манди). 10
8. Особенности полетов при грозовом переразвитии. 13
9. Действия в случае нештатной посадки в горах или приземления на дерево. 14
10. Особенности топлендинга на “наркоманской поляне” и на 360..... 14
11. Особенности полетов в “Большие горы” 17

1. Особенности организации безопасных полетов в Бире

Осень — это время, когда многие пилоты едут летать в Индию. Самое популярное место это Бир (Bir) в индийском штате Химачал Прадеш.



Место сложное, но тем не менее каждый год туда приезжает большое количество пилотов, которые не имеют достаточного опыта для полетов в этом месте.

Данный бюллетень составлен на основе анализа летных происшествий (ЛП) и рекомендаций опытных инструкторов.

Точки, использованные в тексте бюллетеня можно загрузить по ссылке: https://drive.google.com/file/d/1YBVdc43kcZLv2QvC0eTlexl-R82vZ8ug/view?usp=sharing

1. Для полетов в Бире необходимо оформить медицинскую страховку. Отсутствие страховки может привести к огромным проблемам для вас и ваших родственников в случае, когда она понадобится, а ее нет.

Мы рекомендуем сумму страховки не менее 50000$, в страховке обязательно должен быть прописан “парапланеризм”.

2. Для осуществления полетов в Бире необходимо оформить разрешение на полеты. Оформление осуществляется на чек поинте при выезде на серпантин. Отсутствие пермита может послужить основанием для отказа в оплате медицинских услуг страховой компанией.

3. Все спасательные операции в Бире координируются спасательной командой Суреша:

Штаб находится в отеле Сурия.

Контакты Суреша: +91-980-505-51-11.

Частота безопасности 144.500 (обязательно уточните актуальную частоту перед началом полетов).

4. Для пилотов, которые приехали в Бир самостоятельно, рекомендуется присоединиться к группам на сопровождение (такая услуга стоит совсем недорого). Или самоорганизоваться с другими пилотами. Цель, чтобы кто-то знал ваши планы на текущий полет, проконтролировал, что полет завершился удачно и мог “поднять тревогу” если от вас не поступило информации о завершении полета. В таких группах рекомендуется обменяться копиями страховок и паспортов.

2. Необходимое оборудование

1. **Вода.** Рекомендуется запас воды в полете не менее 2 литров.
2. **Связь.**

- Смартфон. Рекомендуется иметь телефоны Спасательной команды (выше), групп других российских пилотов. Рекомендуется загрузить офлайн карты района предполагаемых полетов. (MapsME, Organic Maps или подобные). Желательно использовать в полете онлайн трекинг. Можно использовать приложение с paracup.su или встроенный функционал XCtrack.
- Радиостанция. Диапазон VHF (136-174 Мгц), традиционно используемый на полётах, или двухдиапазонка. В месте посадки может не быть сотовой связи, а вот радиостанция позволит сообщить о себе находящимся в воздухе. Традиционно всенародно любимый (потому что дешевый) Baofeng, а лучше TYT TH-UV8000D, всего в два раза дороже, но четкий звук, мощный передатчик и емкий аккумулятор.

Стоит обратить внимание, что правильный выбор согласованной на рабочем диапазоне антенны важнее характеристики мощности передачи радиостанции.

Рекомендуется записать частоты, на которых летают другие группы пилотов.

- Запасной телефон - дешевый маленький легкий кнопочный. Со смартфоном может случиться что угодно, может сломаться, может высадить батарею. Не забудьте записать в него нужные номера.
- Спутниковый трекер / пейджер: DeLorme / Garmin. Связь «последнего рубежа», может оказаться критически важной, когда всё плохо. Даже если пилот без сознания и не может выйти на связь, будет ясно, где его искать. Аналогично SPOT, но во всех отношениях лучше: покрытие, надежность, двусторонняя связь, ценник. Обязательно перед полётом скиньте в группу/чат ссылку на ваш лайвтрекинг.

Внимание! Данное оборудование запрещено для использования в Индии. Ввозить и использовать его можно только на свой страх и риск.

- PowerBank с соответствующими кабелями, подзарядить всё это при необходимости.

3. **Огонь**. Развести костёр может быть очень важно, во избежание холодной ночёвки, отогнать комаров и диких зверей. Две зажигалки, турбо и обычную, турбо легче разжечь огонь, но она может не работать в условиях высокогорья. Можно добавить несколько охотничьих спичек в пластиковом блистере, это на случай если всё промокло. Рекомендуется иметь таблетку сухого горючего или вату в герметичном пакете.

4. **Сухпай**. Один из вариантов портативного перекуса – злаково-фруктовые батончики и детские фруктовые пюрешки, шоколад, конфеты

5. **Фонарь**. На выбор пилота, удобным портативным вариантом можно считать небольшой налобник под батарею АА или аккумулятор 18650, примеры производителей: ZebraLight, Armytek.

6. **Ремкомплект**. Готовьте под свои нужды, основой может быть небольшой мультитул.

7. **Оборудование для спуска с дерева**. Только если есть навыки его использования, в противном случае лучше с собой не возить. Можно взять с собой моток (30 м) зубной нити. В случае необходимости с помощью нее можно будет поднять веревку с земли.

8. **Аптечка**. Состав аптечки определяется исходя из личных особенностей организма пилота.

Рекомендуется иметь при себе универсальные препараты - обезболивающие (например Трамал в аптеках Индии продается без рецепта), перевязочные материалы, антисептики, гемостатическую губку.

9. **Термоодеяло**. Поможет в холодную погоду, особенно когда нет возможности развести огонь. Почти ничего не весит и не занимает места.

3. Описание стартов

Дорога на старт называется Bir-Billing и начинается от поселка Bir у подножья стартового хребта. Такси на старт найти не проблема. Весной 2023 года цена за такси на старт была 700 рупий (можно было загрузить 4 человека).

Такси поднимаются до нижнего старта. Там есть кафе и возможность купить воду. На верхний и средний (еще называется “альпийский”) старт необходимо подняться по лестнице и потом по тропе.

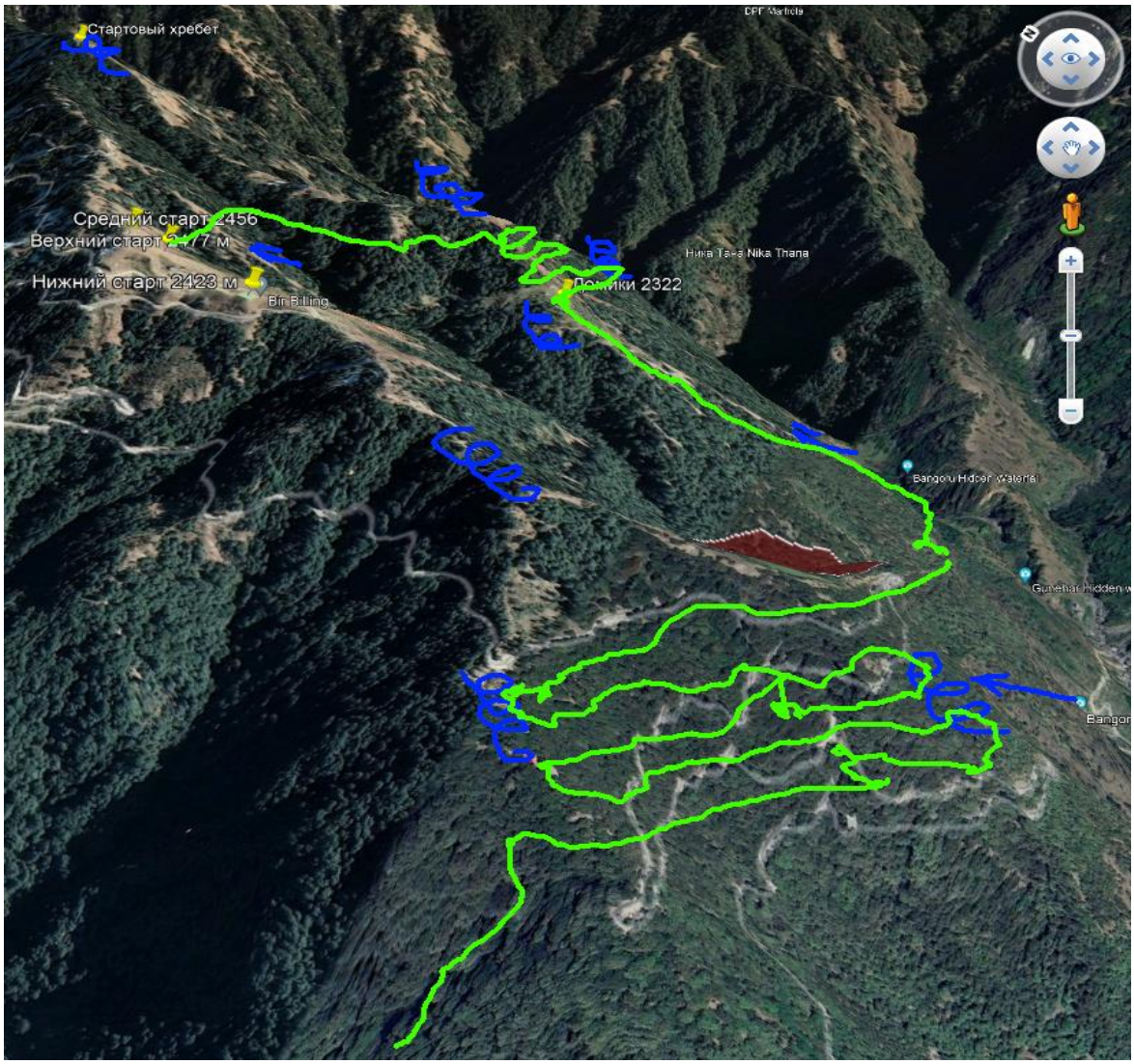
Выбор места старта определяется желанием пилота, загруженностью стартов и направлением ветра в данный момент. Классически развитие погоды на старте происходит следующим образом. С началом термички ветер начинает поддувать с восточной составляющей. Первым начинает работать средний (альпийский) старт, затем ветер доворачивает к югу, начинает работать верхний старт, после того как ветер доворачивает на запад начинает работать нижний старт.

Рассмотрим варианты раннего старта и старта во время установившейся термичной погоды:

Ранний старт, как правило, осуществляется со среднего (альпийского) старта, представляющего собой несколько площадок справа от тропы на верхний старт. Старты несложные, единственно стартовать необходимо, только при наличии ветра. Если ветер начал “выключаться”, то вероятнее всего произошел его “доворот” и необходимо спуститься на нижний старт или попробовать стартовать с верхнего.

Стандартная линия при старте со среднего старта это переход на левый отрожек с домиками и попытка обработка на нем потока для перехода выше по стартовому хребту (в основном стартовом потоке, который расположен ближе к долине, с утра присутствует инверсия, которая не позволяет набрать достаточно высоты для перехода выше по стартовому хребту).

Если поток в ложке за домиками “взять” не удалось рекомендуется не терять высоту в ущелье, вылетать в зону основного стартового потока. При переходе от “домиков” в зону основного стартового потока необходимо избегать места, обозначенного красным цветом, где возможно образование сильных нисходящих потоков и зоны с повышенной турбулентностью.

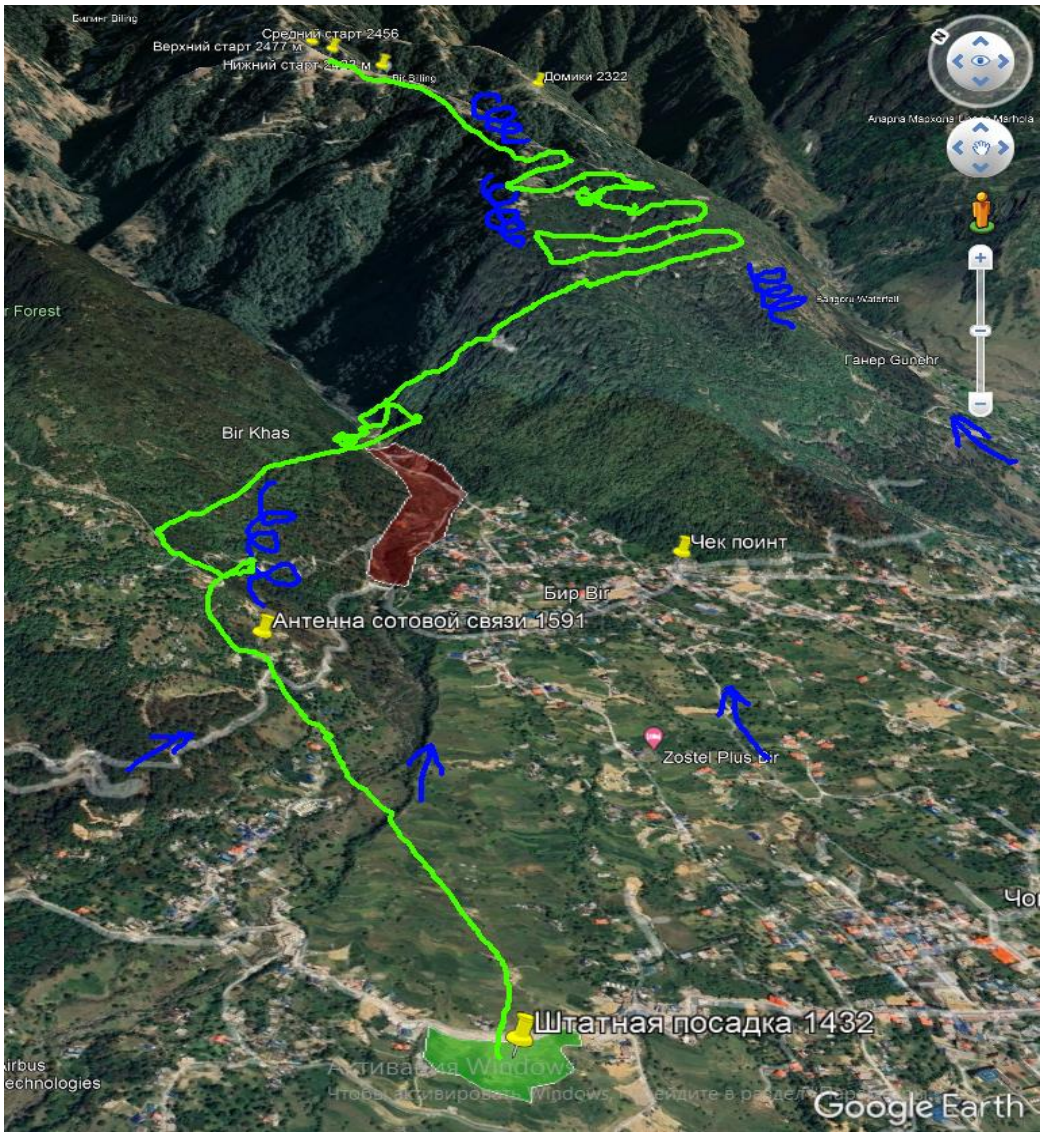


При установившейся термичной погоде, старт можно осуществлять с нижнего или верхнего стартов. Ветер на стартах может быть периодическим. Рекомендуется контролировать по колдунам наличии ветра не только на перегибе, но и внизу старта (там, как правило, установлены ленточки).

В случае слабого ветра возможен старт “прямым стартом”, желательно, чтобы кто-то смог проконтролировать ваше крыло в такой ситуации.

После старта в эту фазу погоды, в стартовом потоке перед хребтом, уже, как правило, поток пробил утреннюю инверсию и можно лететь прямо в него, набирая затем достаточно высоты для перехода выше по стартовому хребту или для перехода по маршруту на соседние хребты.

В случае, если в зоне основного стартового потока не удается набрать высоту, необходимо перемещаться на хребет справа и пытаться взять поток там. При снижении ниже высоты антенны сотовой связи рекомендуется вылетать в сторону штатной посадки. Посадка в ущелье у реки между стартовым хребтом и правым отрожком очень опасна из-за большого количества крупных камней на площадках у русла реки (обозначена красным цветом).



4. Штатная посадка

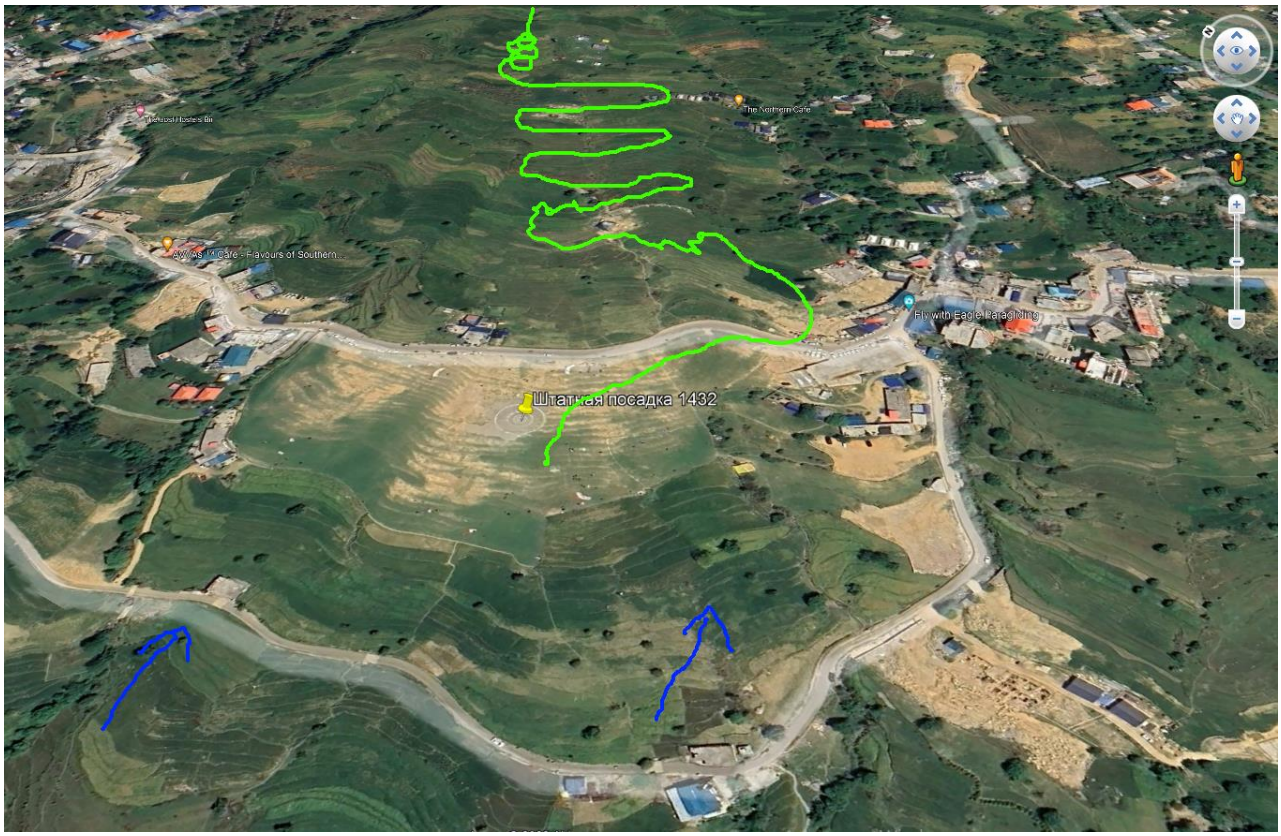
Штатная посадка представляет собой большое поле, ограниченное со стороны гор дорогой. Размеры площадки 180*100 метров. Перепад высот в начале и конце 10 метров.

Рекомендуем при начале полетов забить в летные приборы как минимум точку штатной посадки, чтобы в полете была возможность контролировать высоту долёта до нее.

Перед заходом на площадку необходимо понять силу и направление ветра. По краям площадки установлены колдуны, но проще всего это сделать, посмотрев на крылья, которые занимаются “наземкой” или на приземляющиеся крылья. Ветер может дуть перпендикулярно дороге, но может и иметь боковую составляющую в зависимости от времени суток и других условий. Сила ветра тоже может меняться от полного штиля, до достаточного плотного ветра.

На посадку заходят достаточно много пилотов и много тандемщиков. Необходимо так выстроить траекторию захода на посадку, чтобы не создать помех другим пилотам.

В сильный ветер необходимо заходить с небольшим запасом высоты, иначе придется садиться на чеках выше дороги. Возможность сесть там есть, но необходимо помнить, что чеки имеют каменный бортик и не рекомендуется врезаться в него ногами или подвеской.



В ситуации, когда высота захода на посадку была выбрана неправильно и вы “перелетаете” поле рекомендуется не пытаться сесть в забор или перелететь посадку и приземлиться на чеки ниже, а повернуть поперек поля и садиться с боковой составляющей ветра.

В случае нештатной посадки на неизвестную площадку **необходимо убедиться в отсутствии на ней проводов**. Признаками наличия проводов являются строения неподалеку, палки, воткнутые в землю или деревья поблизости.

Рекомендуется посадка **вдоль чек**, даже если она будет с боковой составляющей ветра. Посадка перпендикулярно на чеки рекомендуется только “на ноги” с продолжением движения после посадки с перепрыгиванием бортиков чек.

5. Особенности полетов на “Антенный хребет”

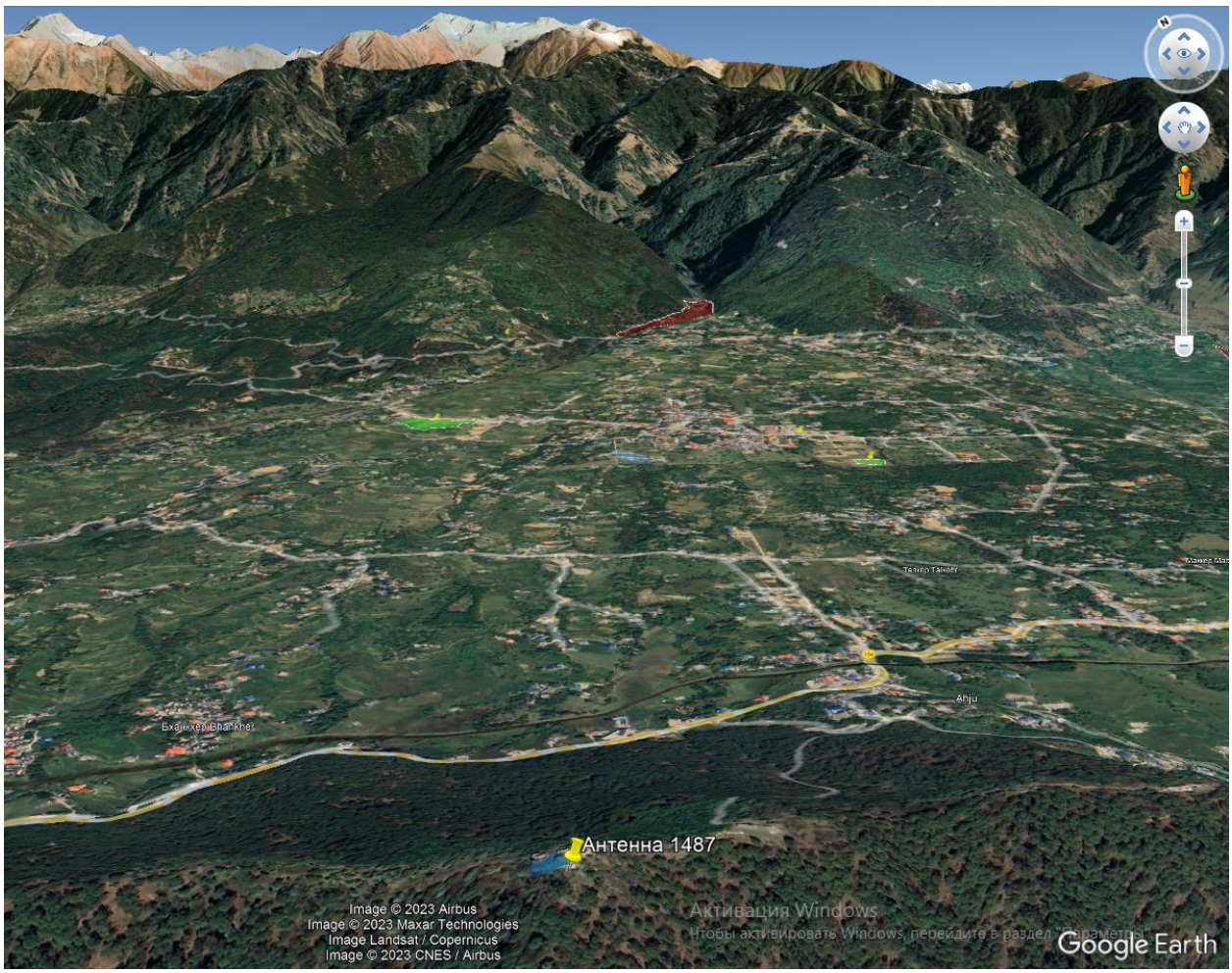
(Материал подготовлен Павлом Митюкляевым)

На юге от старта, через долину расположен Антенный хребет. На Антенном хребте напротив старта стоит ретранслятор, от старта до ретранслятора 6 км. Антенна ретранслятора хороший ориентир и многие пилоты в конце летного дня летят на него чтоб удлинить свой маршрут, заодно сбросить высоту перед посадкой, но нужно помнить некоторые нюансы.

Высота посадки в Бире 1430 метров, высота Антенны 1490 метров, расстояние между этими точками 3 км. Из за особенности местности, плавное понижение рельефа от посадки в сторону Антенного хребта, создаётся обманчивое впечатление что Антенный хребет имеет значительное превышение над штатной посадкой. Это впечатление **НЕВЕРНО**, превышение всего 60 метров, что крайне недостаточно для долёта (3 км) с высоты антенны до штатной посадки.

Между штатной посадкой и Антенным хребтом находятся жилая застройка с густой сетью пилотоуловительных проводов, посадка в которую крайне нежелательна.

В связи с этим рекомендуем начинающим пилотам при полёте в сторону Антенны внимательно следить за высотой, и при понижении высоты ниже 1800 метров над уровнем моря разворачиваться в сторону штатной площадки приземления.



В случае, если вы перелетели антенный хребет, а с другой стороны не получается взять поток и набрать достаточно высоты для возвращения на штатную посадку, рекомендуется не пытаться вылететь в долину за антенным хребтом, а двигаться в зоне динамика по хребту в сторону Безната. Хороших посадок в долине за антенной нет.

6. Особенности возвращения с Ред Темпла

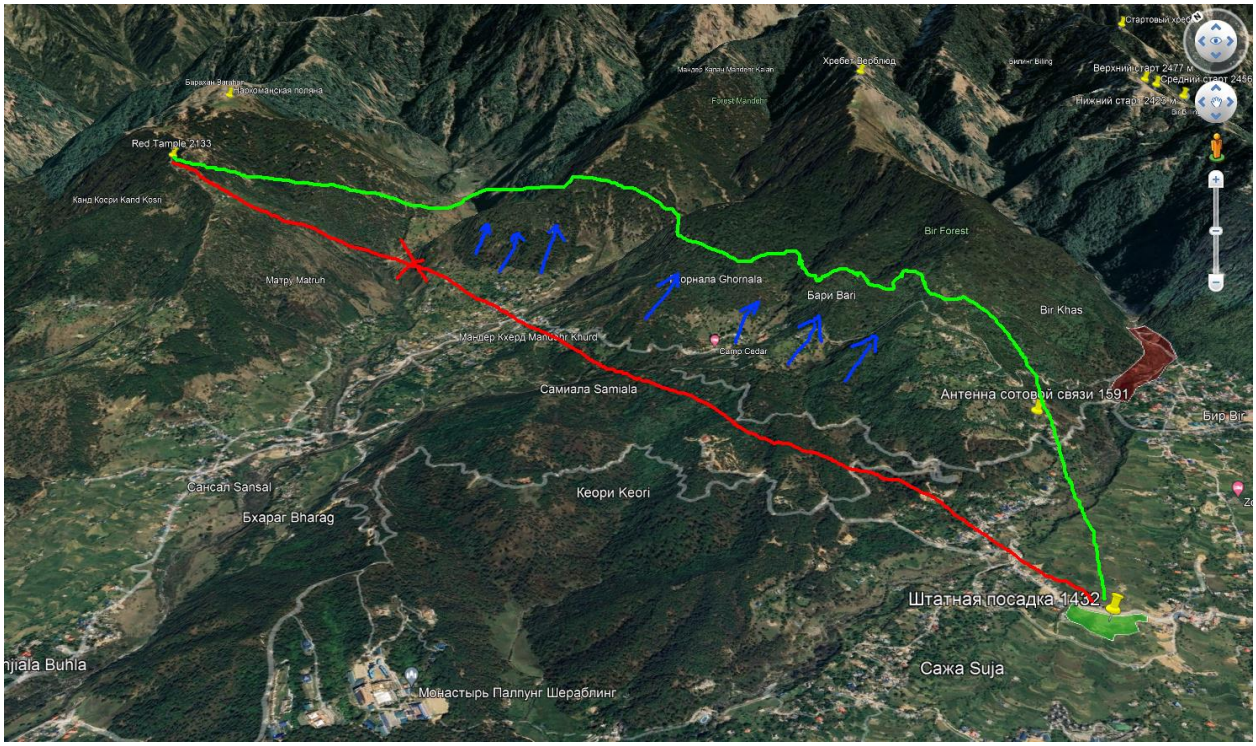
Ред Темплом называют второй справа (на запад) хребет от старта.

Обычно, в разгар погоды, нет проблем с возвращением с этого хребта в долину со штатной посадкой, но бывают моменты, как правило из-за облачности, когда термическая активность уменьшается и набрать достаточно высоты для перехода в домашнюю долину не получается.

Разумным решением в данной ситуации является посадка в долине перед Ред Темплом. Если же Вы принимаете решение пытаться перелететь в нашу долину, то нужно понимать, что между долинами идет небольшой хребтик, покрытый лесом с полностью отсутствующими посадками.

Полет с высоты Ред Темпла (2133 метра) в таком случае может привести к неприятной нештатной посадке на деревья.

В случае принятия решения перелететь в домашнюю долину с недостатком высоты в погоду, когда нет термической активности, можно попробовать это сделать по траектории, указанной на рисунке, максимально прижимаясь к рельефу и двигаясь в зоне динамического восходящего потока. Он будет не сильный из-за слабого уклона, но тем не менее позволит перелететь в соседнюю долину.



7. Полёт в термодинамике на восток (в сторону Манди).

(Материал подготовлен Павлом Митюкляевым)

Стартовый хребет является отрогом главного хребта, на запад Главный хребет идет на повышение до высот больше 4 км, на восток Главный хребет плавно понижается и заканчивается в 30 км от старта напротив города Манди. Восточная часть Главного хребта имеет южную экспозицию и небольшое количество отрогов. Склоны Главного хребта первые 20 км крутые, дают прекрасный термодинамический поток. Полет вдоль них не составляет труда, доступен пилотам любого уровня, начиная от самых начинающих курсантов.

Сейчас рассмотрим несколько нюансов полета в термодинамическом потоке, в принципе эти правила работают по всему миру одинаково, и Бир, в случае с термодинамиком, не исключение.

1. Термодинамический процесс запускается после длительного прогрева склона. Для того чтоб термодинамик начал активно работать нужно время, склоны должны прогреться. Склоны Главного хребта на восток от старта покрыты густым лесом, на прогрев деревьев нужно больше времени чем

на прогрев травянистых участков. В связи с этим термодинамик заработает ближе к полудню, утром на него можете не рассчитывать. Хотя есть и плюсы в деревьях на склоне. Кроны деревьев медленно нагреваются, но они и медленно отдают тепло, долго оставаясь теплыми, даже если пришла тень, термодинамик будет работать еще какое-то время, но и он не бесконечен, к 4 часам дня он будет затухать (в конце Ноября термодинамик закончится ближе к 3 дня). Так что успевайте вернуться домой к этому времени.

2. Распределение восходящих потоков в зоне термодинамика будет не равномерным. Термический поток вдоль склона часто бывает не сплошной полосой, а отдельными струями. Между восходящими потоками могут располагаться зоны с минусами, необходимо внимательно следить за высотой над склоном, чтобы вовремя отойти от склона.

3. Распределения скорости ветра в зоне термодинамического потока показано на рис. 1.

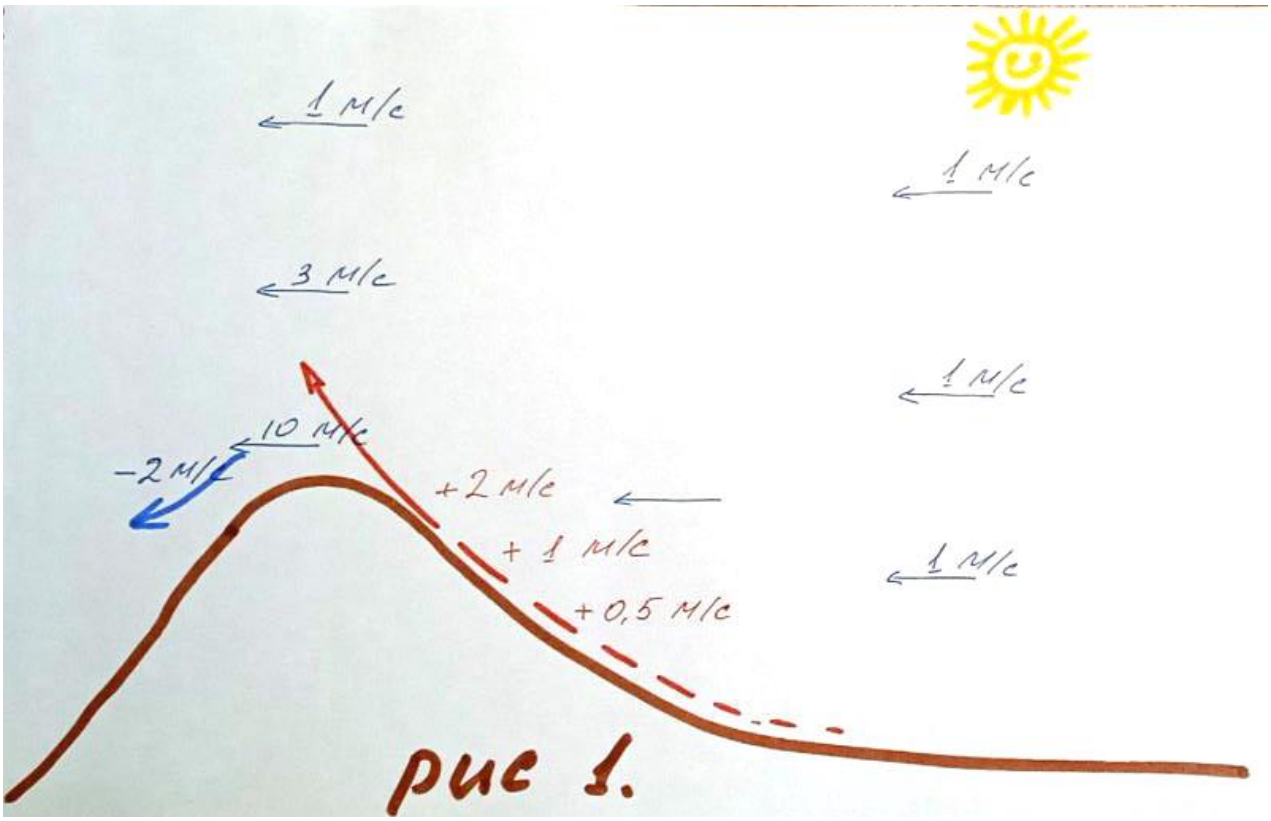


Рис.1. Распределения скорости ветра в зоне термодинамического потока

Если перед склоном с наветренной, солнечной, стороны мы не встречаемся с сильными ветрами, то в зоне перегиба мы можем столкнуться с усилением ветра. С увеличением высоты над перегибом скорость ветра будет ослабевать, но по самой вершине ветер будет сильный, и с вероятностью резкого усиления. На рис. 2

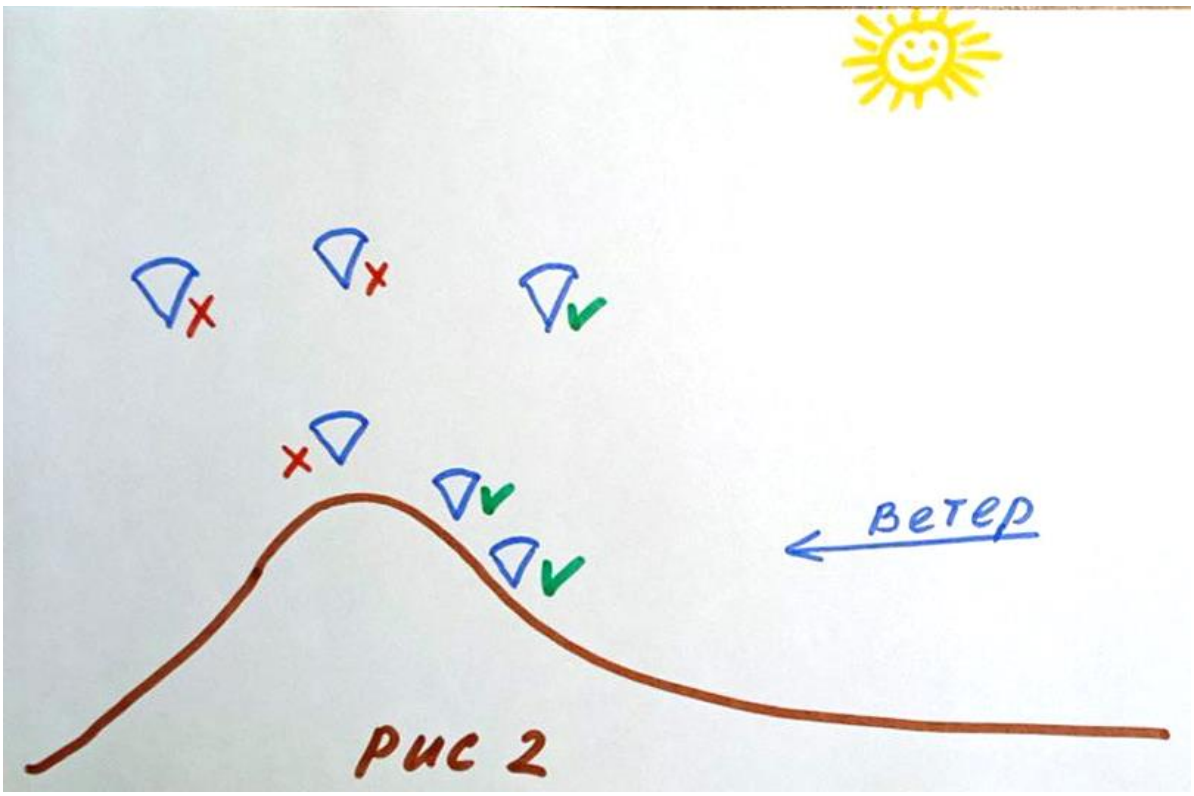
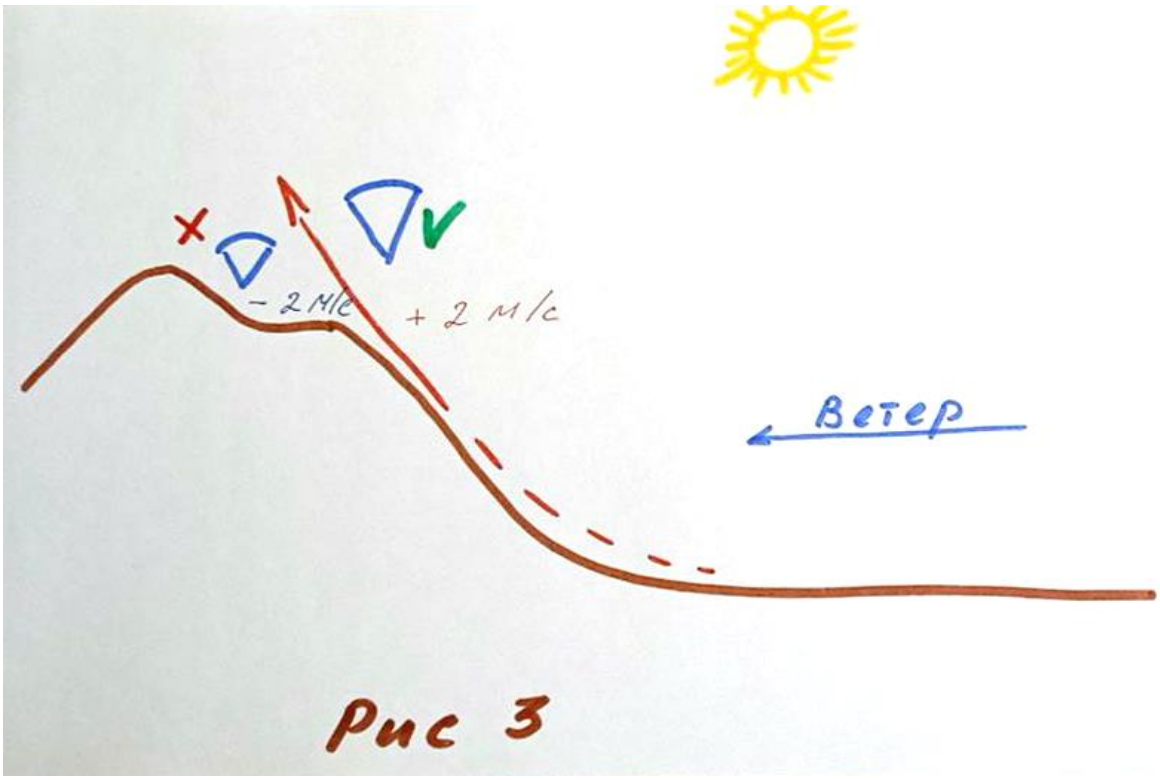


Рис. 2. Зелёными галочками показаны зоны с оптимальным расположением траектории движения параплана, красными крестами показаны опасные зоны.

4. Внимательно следим за изменением рельефа склона вдоль которого летим. Если на склоне будет ярко выраженный триггер облетать его нужно с наветренной стороны, рис 3.



Примыкание к хребту боковых отрогов очень часто является местом отрыва термика, подлетая к такому триггеру обходите его с наветренной стороны и готовьтесь ко входу в термический поток.

5. **Бойся проводов. Хребет идущий в сторону Манди достаточно густо заселен, почти к каждой постройке на склоне идет провод, плюс несколько крупных ЛЭП. Очень внимательно просматривайте склон на наличие проводов.**

На удалении примерно 17 км от старта на вершине хребта есть плоские чеки, они хорошо подходят для посадки и старта, место называется - 360. Там есть кафе и место для ночлега, спальники мы рекомендуем взять с собой. Если вы горите желанием начать бивачную карьеру 360 прекрасно подходит для этих целей, как первый опыт будущего крутого бивачного пилота.

И помните, пилоты попадали в разные неприятности если забывали выполнять несколько простых правил. Если не проверять стропную перед стартом – можно взлететь с завязкой. Если не мыть руки перед едой можно пропустить следующий летный день.

8. Особенности полетов при грозовом переразвитии.

Очень часто в Бире, во второй половине дня, бывает грозовое переразвитие. Как правило оно формируется над Биг Фейсом и начинает выходить в долину на участке от Драмсалы до Палампура и затем уже двигаться в сторону Бира.

Пилотам, особенно находясь под облаками, бывает сложно оценить насколько все опасно и нередки случаи, даже со смертельными исходами, когда пилотов затягивало в облако и выйти из него они смогли только в больших горах.

Мы дадим несколько рекомендаций, чтобы не оказаться в подобных опасных ситуациях:

1. При полете в сторону Драмсалы необходимо оценивать насколько далеко облачность “вышла” в долину. Если горы до уровня 2200 метров освещены солнцем и долина “открыта”, а выше образуется облако, то полет можно продолжать.

2. Если облачность закрывает отроги высотой меньше 2000 метров, то необходимо развернуться и лететь в сторону домашней долины.

3. Если долина закрывается сплошной облачностью, необходимо развернуться и лететь в сторону безопасной посадки.

4. Если при полете из Драмсалы вы попали в зону облачности, необходимо вылететь на ее край, со стороны долины и двигаться по ее кромке.

5. Если выраженного края у облачности нет, то необходимо немедленно принять меры для безопасной посадки.

В любом случае, не пытайтесь набрать высоту у рельефа, если это приведет к попаданию в облако. Набор высоты в таком случае только по границе облачности со стороны долины.

Помните - полеты в облаках запрещены!!!

9. Действия в случае нештатной посадки в горах или приземления на дерево.

В случае нештатной посадке - не паникуйте!

Оцените свое положение и ситуацию. Если Вы висите на дереве оцените если вероятность падения, зафиксируйте подвеску к дереву подручными средствами, если это возможно.

Попробуйте связаться с другими пилотами с помощью рации. Проверьте работает ли мобильный телефон. Сохраните координаты точки приземления, для дальнейшей трансляции их спасателям, не забывая уточнять выбранный вами формат координат.

Помните, спуск с дерева или скалы может быть опаснее, чем даже длительное ожидание помощи.

Если удалось установить связь с пилотами, находящимися в воздухе, попросите их уточнить с воздуха наличие ближайших троп к месту вашего приземления.

Помните, что в горах чаще оптимальнее будет двигаться по гребню, чем спускаться в ущелье к реке.

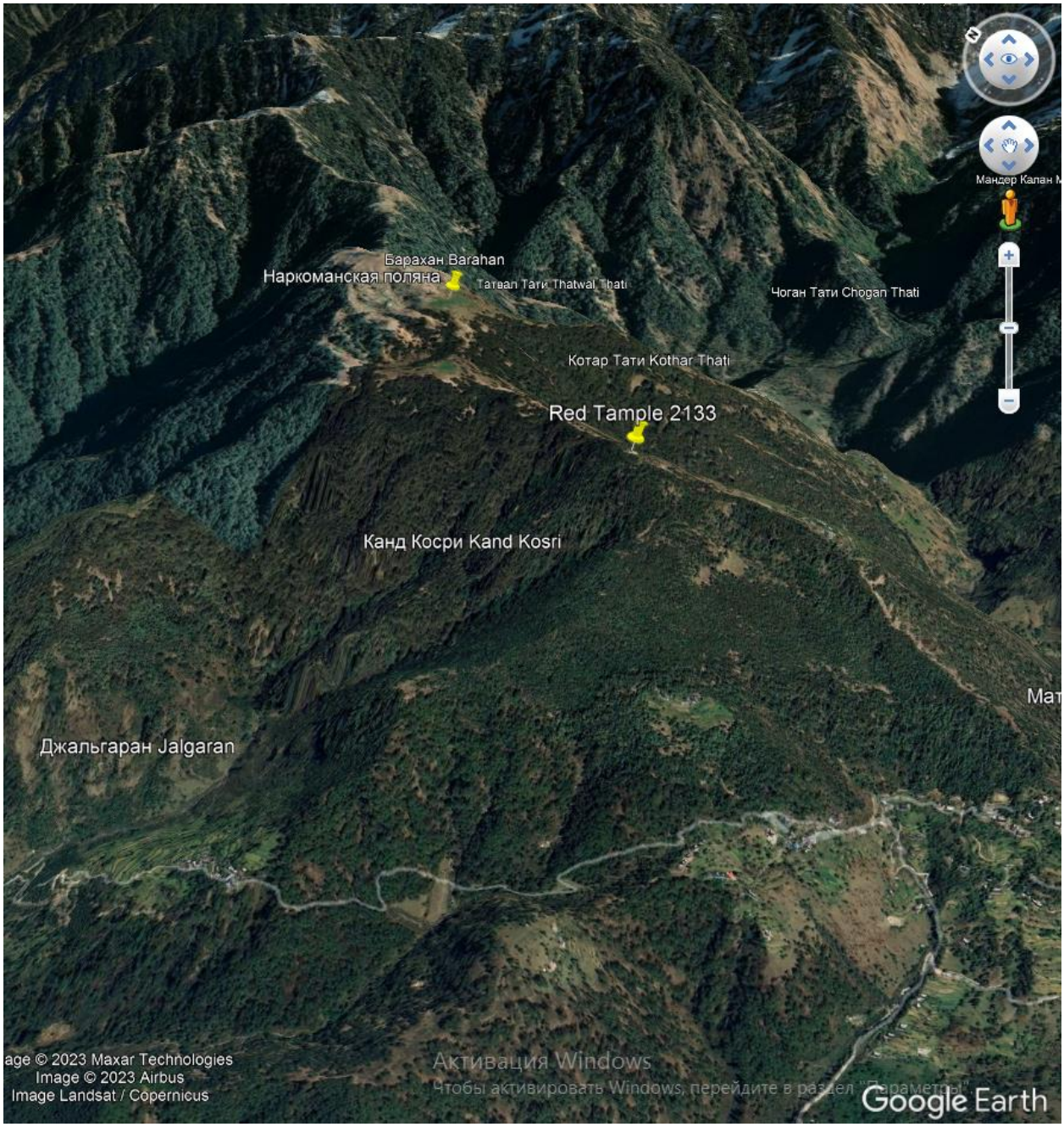
10. Особенности топлендинга на “наркоманской поляне” и на 360.

(Материал подготовлен Павлом Митюкляевым)

ВНИМАНИЕ! Комиссия по безопасности ОФ СЛА РОССИИ не рекомендует использовать материалы данного раздела как инструкцию по осуществлению таких полетов. Топлендинг - это технически сложный элемент выполнять который должны пилоты которые имеют соответствующий опыт и оборудование. Просим считать информацию ниже предупреждением о недопустимости таких полетов при отсутствии необходимых навыков.

Второй хребет от старта на запад имеет название Ред Темпл. От старта до Ред Темпл всего 6 км. На хребте раньше стоял храм с красной крышей, храм

недавно перестроили и теперь крыша серая, но название у хребта осталось. Примерно посередине хребта, высота 2300 – 2400 над уровнем моря, часть склона не имеет деревьев, с большой высоты выглядит как ровная поляна. У ряда европейских пилотов в свое время была традиция садиться на этот участок, выкуривать там травки и лететь дальше, собственно поэтому эта часть хребта имеет название – Наркоманская поляна.



С недавних пор у Российских пилотов пошла мода на тренировку топлендинга на этой поляне. Особенности места – примыкание к хребту боковых отрогов, несколько выраженных близко расположенных триггеров.

В разгар термической активности, примерно с 13 – до 14 местного времени, с поляны начинают сходить множество потоков разной интенсивности, на малой высоте место становится крайне турбулентным. В

связи с этим заходя на посадку пилот может столкнуться как с восходящим потоком, так и с резкой просадкой.

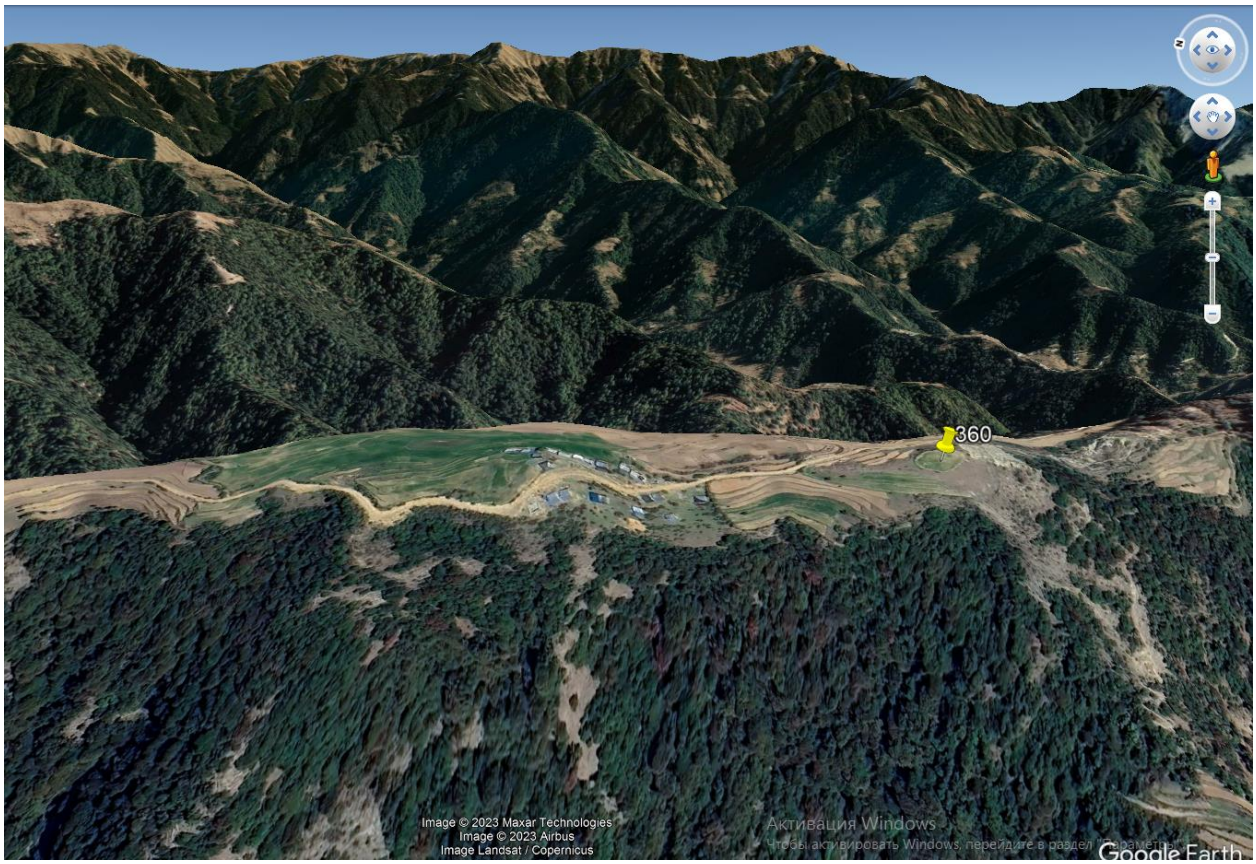
Пролетая мимо посадки, начинающие пилоты пережимают крыло что в данных, турбулентных, условиях часто приводит к срыву потока с крыла на малой высоте (негативка или задний свал). При попадании в минуса пилота резко просаживает и он оказывается не готов к встрече с землёй, тем более что площадка не ровная, имеет уклон разной крутизны.

В связи с этими особенностями Наркоманской поляны мы не рекомендуем посадку пилотам, не имеющим достаточного опыта посадок на склон.

Дополнения от Сергея Лазарева-Марченко:

Наркоманская поляна официально называется "golf course" также её называют и иностранные пилоты.

Садится лучше только на вершины, заход "по касательной" вдоль склона - опасен, так как на боковом склоне много больших камней, прикрытых травой. Спасы оттуда даже при лёгкой травме более 10 часов. Ночью могут ходить медведи, поэтому с ночевкой прилетать лучше в большой компании.



На 360 есть 2 варианта посадок. На сам старт (склон, где круглая чека) и сзади на чеки, в роторной зоне.

На старт сесть с 13 до 15 затруднительно, очень сильная термичка все время выпирает вверх. Заход нужно строить сбоку, из позиции метров на 10-20 ниже старта.

При посадке в роторной части нужно строго оценивать с какой стороны косит основной ветер термодинамика.

Если со стороны Драмсалы - то посадка простая, ротор не создаёт заметной турбуленции, нужно быть готовым к посадке на высоте 20-10 метров и даже развороту ветра непосредственно у земли на попутный. Чеки там большие, главное не сорвать крыло.

Если основной ветер косит со стороны Манди, то лучше не садится в задней части. Ротор там сильнее и намного резче.

Ночевать на 360 безопасно, зверьё там не ходит, рядом деревня с питьевой водой и магазин в 10 минутах ходьбы.

Старт на 360 довольно поздний, обычно начинает работать после 11 часов.

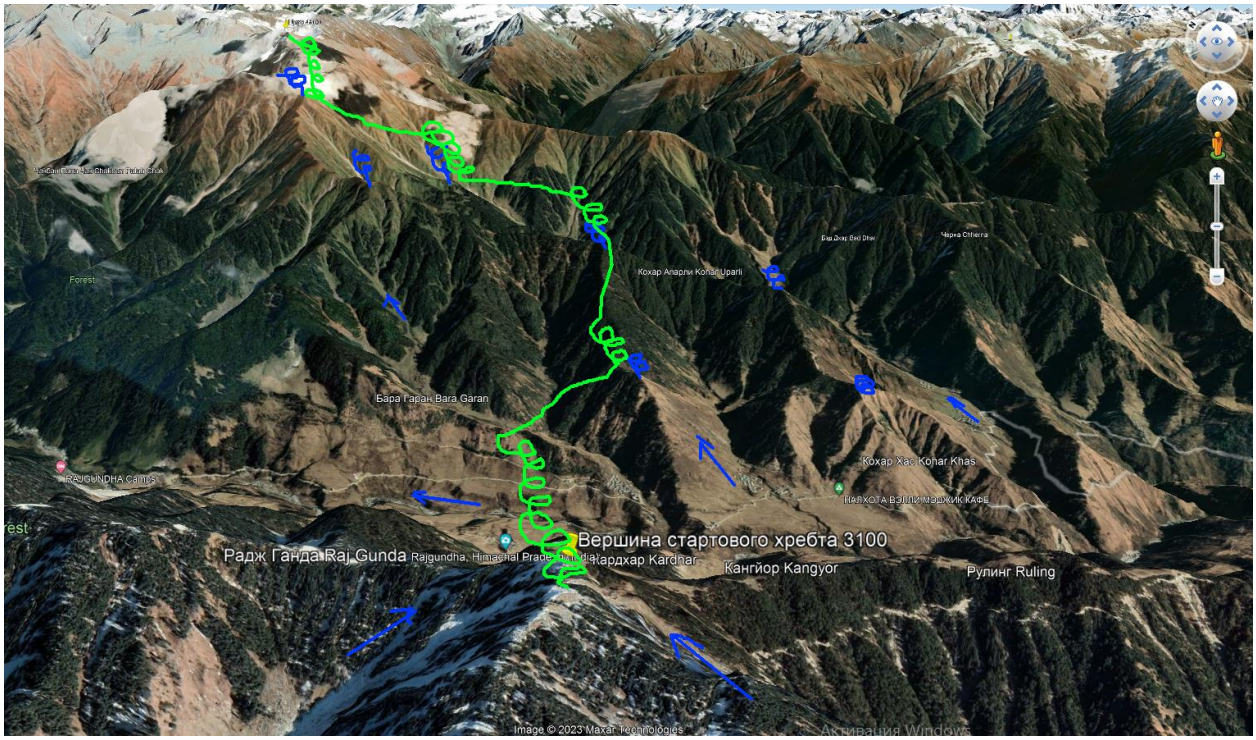
11. Особенности полетов в “Большие горы”

(Материал подготовлен Павлом Митюкляевым)

На севере от старта, за главным хребтом находится вершина с высотой 4700 абсолютки, это уже настоящие большие горы, выше зоны альпийских лугов, вечные снега, скалы и прочие прелести серьёзных гор. На Google Earth ближайшая к старту вершина называется Chakban Tarnei (хотя это явно не название вершины, так то это название деревни), пилоты часто называют этот пик - Цирк, задник, или же просто Большие горы, он же Барот (по названию деревни под хребтом и общем названии долины), в общем истинное название пика не ясно. На самом деле это всего лишь часть хребта, который идет на северо-восток от старта, заканчивается ледником с вершиной больше 5 км. Полет до ледника всего 25 км. от старта, технически не сложный, но есть нюансы. Во-первых, если вы получили травму на Наркоманской поляне, вас будут снимать примерно 12 часов, если вы получили травму на уровне снега недалеко от Барота, до госпиталя вы будете добираться больше суток, и то если повезёт. Неудачное приземление на леднике, без эвакуации вертолётом - вы труп. Ставки при полёте в большие горы очень высоки, пилотам с начальным уровнем не рекомендуем летать на задник. Пилотам без опыта полетов выше альпийских лугов не рекомендуем полет на ледник. Налетайте сначала опыт в районе главного хребта, Пирамида и Биг фейс прекрасные места для тренировок.

Восточный ветер. При скорости восточного ветра на вершине стартового хребта примерно 4 – 5 м/с, можно ожидать усиление ветра по низу ущелья между главным хребтом и Баротом. Потоки в районе деревни Барот будут рваные с большим сносом и с высокой степенью турбулентности. Поэтому настоятельно не рекомендуем лететь на север от главного хребта пилотам

любого уровня при восточном ветре больше 5 м/с над вершиной стартового хребта.



Следующая особенность, которую вам нужно помнить – это опускание облачной базы в течение дня. Облака, которые формируются над вершинами больших гор очень быстро опускаются и закрывают вершины формируя облака с высоким вертикальным развитием. База может рухнуть прямо на глазах, в течение 30 минут. Для спокойного и безопасного возвращения с больших гор необходимо иметь высоту порядка 4 км абсолютки перед переходом в нашу долину, тогда вы легко и непринужденно возвращаетесь на стартовый хребет. Полет на задник необходимо планировать на утро, и до 12 успеть оттуда вылететь, до образования опасных облаков. Если вы упустили момент для безопасного возвращения возможно пролететь хребтом, который идет на восток в сторону Манди, там хребты понижаются и будет возможность перескочить в нашу долину в районе 360. Если совсем прижало, то в районе деревни Барот есть пригодные для посадки чеки, после приземления честно признайтесь себе, что настала пора задуматься о переходе из разряда храбрых пилотов в разряд умных.

Через долину на восток от вершины Барот, на расстоянии 12 км, или на северо-восток от деревни Барот примерно 10 км, на плато есть горное озеро (не путать с озером Парашар. Парашар в 50 км от старта на восток). Высота горного озера 4300 над морем, Высота пика над озером 4600. На плато к озеру возможно приземляться и стартовать. Если решитесь там ночевать будьте готовы к минусовым температурам ночью. Если хотите просто приземлиться и сделать пару красивых фотографий, сначала с воздуха проверьте направление ветра в месте будущего старта. На этих высотах часто бывает северный ветер, как правило он не сильный и проблем с посадкой нет, а вот со стартом в разреженном воздухе, да ещё с попутняком будут проблемы.

Маршрут Барот – горное озеро– Железнодорожная станция – Бир, очень красивый, в хорошую погоду летается за два – три часа, но помните стартовать надо рано, к 12 дня из больших гор желательно вылетать, и продолжать полет уже в долине Бира.

И таки да, если вы поломаетесь при посадке у озера, на быструю помощь не рассчитывайте, с высокой степенью вероятности вы труп. Так что подумайте дважды, а лучше трижды о необходимости посадки в горах, тем более чтоб долететь с озера до штатной посадки нужен всего один поток, как перескочите на наш хребет остальной путь в термодинамике.

Высоты на которых проходит полёт в больших горах очень часто свыше 5 тысяч, сразу после приезда в Бир без акклиматизации воздержитесь от полётов на север, хотя бы два – три дня.

Самая лучшая погода для полётов на север это день с сильной инверсией на уровне старта, пробиться наверх в такой день будет сложно, но возможно. Инверсия на этой высоте будет блокировать поступление влажного воздуха из долин к вершинам, большие горы будут открыты от облаков длительное время, турбулентность в горах будет слабая, просто праздник какой-то. В больших горах красиво и безопасно летает тот, кто умеет крутить слабые потоки, терпеливо протирая инверсию. Учитесь крутить сопли господа пилоты, и тогда большие горы откроются вам во всей своей красе. Полет любой ценой по сильной погоде обходится очень дорого и очень больно, особенно на север от Бира.

Дополнения от Сергея Лазарева-Марченко:

Про 4300 озеро ещё могу добавить, что нормальной питьевой воды там нет, на озере индусы совершают жертвоприношения и в воду скидывают головы козлов, пить такую воду без фильтрации - не рекомендую. То же касается и ручейков из озера. Лучше привозить питьевую с собой.

Ночью может быть до -15 в середине октября. В одиночку тоже лучше не ночевать.

Зато есть тропа и можно спуститься вниз в долину пешком.

Комиссия по безопасности благодарит за помощь в подготовке материалов Павла Митюкляева и Сергея Лазарева-Марченко и желает Вам безопасных полетов в Бире!