

шой уверенностью определено место максимального подъема. Если подъем длится только 3—4 с, это означает, что термик слишком узок, и только пилот с большим опытом парящих полетов сможет выполнять «узкие» спирали. Пилот, осваивающий парящий полет, должен стараться, чтобы он проходил со средней скоростью подъема, выполнять пологие простые спирали (20 с), не затрачивая усилия на кратковременные подъемы продолжительностью 1—2 с. Лишь приобретя соответствующий опыт, пилот может переходить к выполнению спиралей с малым радиусом и использованию маневра изменения направления разворота в противоположную сторону.

Пилот, впервые оказавшийся на большой высоте, несмотря на теоретические знания и логические доводы, ощущает чувство неуверенности. Он хорошо понимает, что ничто не могло измениться (ни воздушный поток, ни аппарат), однако он управляет дельтапланом скованно, и ему снова хочется очутиться, как можно ближе к склону. Эти чувства можно считать совершенно естественными. На высоте 50—100 м всегда была возможность наблюдать за чем-то возвышающимся над поверхностью: вершиной горы, деревьями, столбами и другими ориентирами. С высоты в несколько сот метров предметы на местности сглаживаются и нет ничего, на что можно было бы ориентироваться. Выходом из этого непривычного положения является отвлечение внимания. Пилот может начать отсчет времени выполнения спиралей, наблюдение за положением горизонта или за местностью, открывающейся внизу под ним, и стараться, чтобы вращение было равномерным. Неуверенность пилота тут же пропадает, как только вблизи него появляется пилот на другом дельтаплане.

Пилота, привыкшего к полетам в спокойной обстановке, может напугать необычная сила болтанки в термиках. От волнения он судорожно цепляется за ручку управления и, боясь очередного толчка, теряет способность сохранить подъем. Его боязнь может быть оправдана, если происходит неоднократная потеря несущей способности купола, предупреждающая о турбулентности опасной степени. Такие термики необходимо покидать. У большинства термиков болтанка, приводящая к потере управления, означает границу термика или приближение к ней. Ядро термика, как правило, спокойно. Чем лучше пилот использует восходящий поток и набирает большую высоту, тем в более «мягких» условиях он, как правило, оказывается. В слабых термиках на малой высоте, обеспечивающих хотя бы нулевую скорость снижения, надо не терять настойчивость и выполнять спирали. Иногда требуется подождать 10 мин, пока начнется небольшой, почти незаметный подъем, и лишь позже он переходит в более мощный.

«Прыжок» в термик требует особого внимания, терпеливости и осторожности. Если погода благоприятствует, термические пузыри постоянно отрываются от склона. Большинство таких пузырей представляет собой так называемые «трясучие» тепловые пузыри небольших размеров, существующие короткое время. Все-таки сто-