

Według obowiązujących w naszym kraju przepisów pilot posiadający Świadectwo Kwalifikacji nie jest zobowiązany do posiadania „Dopuszczenia paralotni do lotu” dla skrzydła, na którym lata. Mimo tego ponosi jednak zawsze odpowiedzialność za sprawność sprzętu, którego używa. Zobligowani do posiadania dopuszczenia paralotni do lotu są piloci tandemów i uczniowie-piloci.

W przypadku zakupu paralotni dla pilota-ucznia warto dowiedzieć się, czy posiada ona dokument „Dopuszczenie paralotni do lotu”

Dokumentu tego nie należy mylić z zagranicznymi dopuszczeniami, takimi jak np. niemiecki gutesiegel. Cena przeglądu paralotni i wydania „Dopuszczenia paralotni do lotu” waha się w granicach 150 - 250 PLN; warto mieć tego świadomość, gdy decyduje się na zakup używanego skrzydła. Dopuszczenie paralotni do lotu dokonać może mechanik paralotniowy, którego działalność jest zgłoszona w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, przez wystawienie karty paralotni. Dopuszczenie takie dokonuje się na podstawie oceny zdatności paralotni. Ocena zdatności paralotni obejmuje:

1. ocenę stanu dokumentacji
2. ocenę stanu technicznego
3. próby funkcjonalne
4. loty kontrolne – jeśli mechanik uzna je za konieczne

Paralotnie mogą być dopuszczone do lotów na podstawie oceny zdatności, między innymi jeżeli zostały wyprodukowane przez zatwierdzonego producenta lub podmiot uznany jako producent lotni w kraju producenta lub innym kraju i przeszły próby w powietrzu.

Dopuszczenie paralotni do lotu dokonuje się na okres wynikający z oceny jej zdatności oraz z zaleceń producenta, jednak nie dłuższy jak 24 miesiące.

Dla spełnienia tych wymogów podczas przeprowadzania oceny zdatności paralotni konieczna jest znajomość instrukcji producenta w tym zakresie, gdyż wymogi odnośnie oceny stanu technicznego podczas okresowego przeglądu paralotni są często u różnych producentów zasadniczo różne. Różnice takie spotkać możemy w każdym punkcie badań technicznych np. sposób oraz ocena badania przewiewności, badanie wytrzymałości tkaniny i szwów itd. Niektórzy producenci wymagają aby osoba wykonująca takie badania przeszła szkolenie u producenta lub innym certyfikowanym punkcie kontroli. Nie należy zapominać że brak tabliczki znamionowej producenta na skrzydle lub stan, który uniemożliwia jej odczytanie może poważnie ograniczyć możliwość identyfikacji skrzydła i w konsekwencji konieczność uznania

paralołni za „niecertyfikowaną”. Najczęściej producenci wymagają następującego zestawu badań:

1. Identyfikacja paralołni na podstawie tabliczki producenta i numeru paralołni.
2. Kontrola wzrokowa skrzydła.
3. Kontrola wzrokowa linek.
4. Kontrola wzrokowa połączeń.
5. Pomiar długości linek i ocena wyników pomiaru.
6. Kontrola wytrzymałości linek.
7. Kontrola przewodności skrzydła.
8. Lot kontrolny.

Po wykonaniu tych wszystkich czynności sporządzany jest „Protokół wykonanych czynności obsługowych paralołni” a przypadku pozytywnego wyniku oceny zdatności wystawiana jest karta paralołni i dokonany zostaje odpowiedni wpis w „Rejestrze przeglądów”.