



MÉTODO ACELERADO
DE CAIDA LIBRE
(MACL)



CURSO PAC

MANUAL DEL ALUMNO



INDICE

| | |
|--|----|
| • INTRODUCCION_____ | 5 |
| • DOCUMENTACION_____ | 6 |
| LICENCIA DEPORTIVA_____ | 6 |
| LIBRO DE SALTOS_____ | 6 |
| TITULACIONES_____ | 6 |
| • MATERIAL_____ | 7 |
| ACCESORIOS_____ | 7 |
| EQUIPO_____ | 8 |
| • SECUENCIA DE UN SALTO_____ | 10 |
| PREPARACIÓN EN TIERRA O “BREAFIG”_____ | 10 |
| NOS EQUIPAMOS_____ | 10 |
| EMBARQUE_____ | 10 |
| DESPEGUE Y ASCENSO_____ | 11 |
| SALIDA_____ | 11 |
| CAIDA LIBRE_____ | 12 |
| SECUENCIA DE APERTURA_____ | 13 |
| APERTURA_____ | 14 |
| VUELO CON CAMPANA_____ | 15 |
| TRÁFICO Y ATERRIZAJE_____ | 16 |
| REPASO DEL SALTO O “DEBREAFIG”_____ | 18 |
| • EMERGENCIAS_____ | 19 |
| AVION_____ | 19 |
| CAIDA LIBRE_____ | 20 |
| EQUIPO_____ | 20 |
| TOTALES_____ | 21 |
| PARCIALES_____ | 22 |
| INCIDENCIAS_____ | 27 |
| VUELO CON CAMPANA_____ | 30 |
| ATERRIZAJE_____ | 31 |
| • COMUNICACION EN CAIDA LIBRE_____ | 32 |
| • NIVELES_____ | 35 |

INTRODUCCION

Este curso es conocido como MACL (método acelerado de caída libre) o AFF (Accelerated Free Fall). Como su nombre indica el proceso de aprendizaje es acelerado, de tres a cinco veces más corto que con el método tradicional (saltos en paracaídas automático).

El AFF sigue un método de enseñanza individual y personalizado, primero basado en la seguridad dentro de nuestro deporte y luego ofreciéndote la posibilidad de aprender al ritmo que tú, como alumno, le exijas a este sistema tan ambicioso y cuidadosamente desarrollado, en el cual aprenderás a controlar tu cuerpo en caída libre, así como a volar con el paracaídas y a aterrizar de forma segura en la zona deseada.

Consta de siete niveles. En los tres primeros, irás acompañado de dos instructores, uno a tu derecha (principal) y otro a tu izquierda (reserva), y en los cuatro restantes de un solo instructor.

No olvides que ellos están para enseñarte todo lo necesario para que puedas disfrutar de la caída libre de la forma más eficaz y segura, así que no dudes en demostrar tu interés y preguntar todas las dudas que tengas.

Todos los saltos serán gravados en video, a fin que puedas ver tu progresión de una forma más didáctica.

Y para terminar con la introducción vamos a detallar las **cuatro preferencias básicas** que debes aplicar como paracaidista y en el orden de prioridad que tienes que hacerlo:

- **ABRIR EL PARACAÍDAS**
- **ABRIR A LA ALTURA CORRECTA**
- **ABRIR ESTABLE**
- **ATERRIZAR CON SEGURIDAD**

DOCUMENTACION

LICENCIA FEDERATIVA:

Es una licencia deportiva expedida por la Federación Aérea correspondiente a tu comunidad, si quieres puedes hacer una extensión de ámbito nacional para así poder participar en los eventos organizados por la Federación Aérea Española (FAE) o internacional para los organizados por la Federación Aérea Internacional (FAI). En cualquier caso es imprescindible para la práctica de nuestro deporte y su vigencia puede ser de tres meses o un año.

LIBRO DE SALTOS:

Es un libro personal donde todo paracaidista anota cada uno de los saltos realizados, éste debe llevar el sello de certificación del Club o Centro de paracaidismo donde hayas saltado.

TITULACIONES:

La Federación Aérea Española divide en cuatro categorías, según experiencia y conocimientos, a los paracaidistas y por ello otorga los títulos A, B, C y D. Cuando un paracaidista acaba su curso, pasa a ser alumno en prácticas hasta que no posea el título A y lógicamente el título D es para los mas expertos, por encima de éstos estarían los instructores.

MATERIAL

GAFAS:

De diseño muy corriente para evitar que el aire nos impida llevar los ojos cerrados. Nos las pondremos cuando falten tres o cuatro minutos para saltar, y recuerda que debes apretártelas bastante para evitar que se muevan.

CASCO:

Para la protección de nuestra cabeza y orejas llevaremos un casco. Nos lo pondremos en el momento previo al embarque y lo llevaremos puesto dentro del avión hasta los 1000 pies. Nos lo pondremos para saltar justo después de las gafas.

GUANTES:

Solo los usaremos para evitar perder sensibilidad en las manos debido al frío, y eso será cuando la temperatura a la altura de lanzamiento (12.500 pies) sea inferior a menos cinco grados centígrados.

RADIO:

La llevamos puesta en el casco y con ella sólo podremos recibir órdenes para facilitar nuestro vuelo con la campana. Haremos una prueba de funcionamiento antes de embarcar, la apagaremos para no gastar batería y la encenderemos en la última revisión de equipo o sea tres-cuatro minutos antes de saltar. Recuerda apagarla una vez hayas aterrizado.

La radio constituye una ayuda, no se debe confiar sólo en ella.

MONO:

Los hay de todos los colores y modelos, pero para hacer el curso es imprescindible que lleven agarraderas en las piernas y brazos para que tus instructores puedan asistirte con facilidad.

ALTIMETRO:

Básicamente hay dos tipos de altímetro. Los que indican el altura en pies y los que lo hacen en metros. Ambos funcionan exactamente igual, cuando nos equipamos ponemos la aguja a cero y durante el ascenso ésta se moverá en el sentido de las agujas de un reloj y cuando bajemos, ya sea en caída libre o con el avión, ésta se moverá en sentido contrario.

Lo llevaremos siempre en la muñeca izquierda Y es muy importante chequear que el altímetro indique cero antes de embarcar, pues de no ser así toda la información que nos diese durante el vuelo o en caída libre sería errónea.

EQUIPO:

Llamamos equipo a todo el conjunto de elementos que nos colgamos en la espalda. La base es el arnés que nos sujeta mediante dos bandas de pierna y una de pecho. Unidos a éste están el contenedor de la campana de reserva situado en la parte superior, y el contenedor de la campana principal situado en la parte inferior.

Ahora vamos a hablar de lo que hay dentro de cada uno de los contenedores. Empezaremos por el principal, como su nombre nos indica dentro contiene la campana principal la cual se abre tirando de la anilla situada en la parte inferior derecha. Y en el contenedor del reserva se encuentra la campana de reserva cuya anilla para abrirlo la encontraremos en la parte frontal izquierda del arnés.

En la parte frontal derecha encontramos la almohadilla de liberación. Así como la campana de reserva va unida de forma permanente al arnés, la campana principal va unida mediante un sistema desmultiplicador de fuerzas llamado *sistema de tres anillas*, el cual nos permite liberarnos, como su nombre muy bien indica, del paracaídas principal (siempre que éste ejerza la suficiente resistencia), y abrir posteriormente el de reserva sin peligro de que se enreden.

Seguiremos explicando que entre nuestro arnés y los cordones, de todas las campanas y con la finalidad de distribuir los cordones de forma ordenada y en cuatro grupos, están las bandas. Dos delanteras (derecha e izquierda) y dos traseras (derecha e izquierda) o si lo prefieres dos derechas (delantera y trasera) y dos izquierdas (delantera y trasera).

En las bandas traseras y pegados con velcro se encuentran los mandos (generalmente de color amarillo) que nos servirán para dirigir la campana. Tiramos del derecho giramos a la derecha, tiramos del izquierdo giramos a la izquierda, tiramos de los dos y frenamos el paracaídas.

Entre las bandas y la tela de la campana hay lo que llamamos “slider” (deslizador), trocito de tela cuadrado con cuatro agujeros por donde pasan los grupos de cordones de cada banda, que desciende deslizándose por los cordones hasta llegar a las bandas (justo encima de nuestra cabeza).

Continuaremos hablando de dos sistemas de seguridad, los cuales son obligatorios para los equipos de alumno. Uno de ellos es el *Stevens*. El *Stevens* es un trocito de cinta que une el paracaídas principal con el cable de apertura de la campana de reserva. Sólo será efectivo si al tener una mal función liberamos la campana principal y ésta ejerce la tracción suficiente para tirar del cable de apertura de la campana de reserva. Lo reconoceremos muy fácilmente porque va unido a las bandas izquierdas de la campana principal mediante un mosquetón.

Hemos dejado para el final la parte de nuestro equipo tecnológicamente más sofisticada: el sistema barométrico de apertura automática de la campana de reserva. Este es el otro sistema de seguridad obligatorio. Existen diferentes marcas y modelos (Cypres, Vigil, Argus, FX 1200, etc) pero la función de todos ellos es la misma. Mediante un sofisticado altímetro y un barómetro que van evaluando continuamente la altura y la velocidad de descenso, si al llegar a una altura predeterminada de seguridad (1000 pies) estuvieses descendiendo a más de 35 metros por segundo se abriría automáticamente la campana de reserva.

NOTA: no olvides que los sistemas descritos en los dos últimos párrafos, constituyen una seguridad adicional, que en ningún caso deben sustituir tu iniciativa para aplicar el procedimiento de emergencia que pueda corresponder.

SECUENCIA DE UN SALTO

PREPARACION EN TIERRA O “BREAFIG”:

La fase de aprendizaje en tierra es de lo más importante de éste curso, **no esperes hacer en el aire lo que no eres capaz de hacer en el suelo.**

Independientemente del nivel que estés haciendo el procedimiento siempre va a ser el mismo, primero tu instructor te hará una demostración del ejercicio y te explicará la técnica para llevarlo a cabo. Después empezará practicando la secuencia del salto de pie hasta que salga de forma fluida y por último practicarás en el carro (simulador).

Es muy importante que sepas usar el carro, pues de tumbarte en él sin saber perfectamente la secuencia a realizar te va a hacer perder mucha energía que más tarde vas a necesitar.

NOS EQUIPAMOS:

Nos ponemos radio, mono, altímetro, equipo (previa revisión), casco y gafas (en la mano). Nuestro instructor hará una prueba de radio y nos revisará. Seguidamente chequearemos la dirección e intensidad del viento y explicaremos a nuestro instructor el tráfico con campana que haríamos en esas condiciones (piensa que desde que embarcas hasta que abres tu paracaídas pueden haber cambiado las condiciones climatológicas).

EMBARQUE:

Nos dirigimos hacia el avión, siempre pasando por la parte trasera de éste, y haremos una práctica de la salida con los instructores. Después nos sentaremos donde nos indiquen. En los aviones de paracaidismo el espacio está extremadamente aprovechado así que procura moverte lo menos posible y cuando lo hagas protege tus anillas (principal y reserva).

DESPEGUE Y ASCENSO:

Durante el despegue y hasta los 1.000 pies de altura llevaremos el casco puesto, y a partir de ahí (como ahora veremos) se irán sucediendo una serie de ejercicios que nos ayudarán a entrar más todavía en lo que es la metodología de este curso.

En el ascenso, a medida que vamos pasando por unas alturas determinadas haremos una práctica de lo que tendremos que hacer después en caída libre. Primero, y solo en nuestro primer salto, a 3.000 pies haremos un reconocimiento de la zona. A 6.000 pies (altura de apertura) simularemos la secuencia de apertura de nuestra campana principal. A 6.000 pies haremos el ejercicio de no más trabajo. Mas o menos a 9.000 pies un repaso total del salto (desde la puerta hasta la apertura) y nuestro instructor nos hará la última revisión antes de saltar. A 11.000 pies nos pondremos las gafas y el casco, para saltar a 13.000 pies cuando el piloto nos lo diga.

SALIDA:

Cuando falte un minuto para saltar el instructor nos pedirá que nos pongamos *de rodillas* y cuando el piloto nos diga que saltemos procederemos a colocarnos en la puerta del avión para saltar.

En función si estamos en niveles bajos (I, II O III, con dos instructores) o en niveles altos (IV, V, VI O VII, con un instructor) el posicionamiento de los instructores varía pero no el del alumno.

En cualquier caso esperaremos a que nuestro instructor nos diga *a la puerta*, y sin prisa, pero sin pausa, me dirigiré hacia la puerta colocándome en el centro. Si el avión desde el que saltamos tiene la puerta a la derecha pondré el pie derecho y la rodilla izquierda en el suelo y al borde de la puerta, si ésta estuviese a la izquierda lo haríamos a la inversa (pie izquierdo y rodilla derecha).

En cuanto a la posición del cuerpo, lo encararemos hacia adelante pero con el tronco ligeramente doblado en dirección a la hélice (de donde nos vendrá el viento sólo salir del avión) y con los brazos en posición de caída libre (a 90° con los antebrazos y 90° con el tronco)

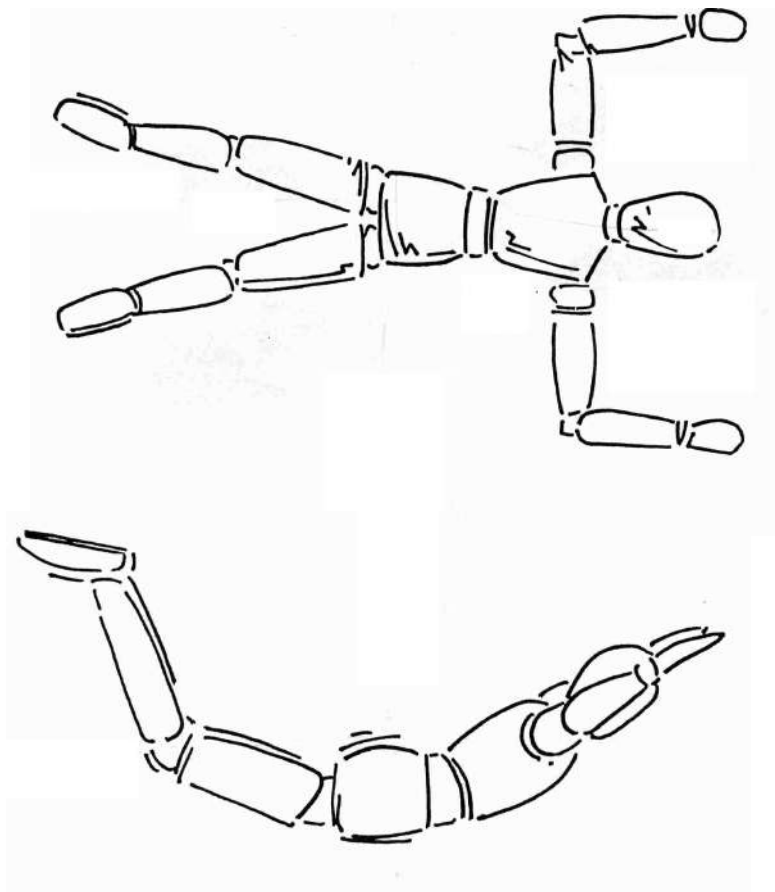
Piensa que en la puerta del avión se juntan el ruido del motor con el ruido del aire provocado por la velocidad, así que no tengas miedo de gritar para que tus instructores puedan oírte.

La secuencia a realizar será mirar al instructor de la izquierda y preguntarle: *LISTO?*....esperar su OK, mirar al instructor de la derecha y preguntarle: *LISTO?*....esperar su OK, mirar al frente con la cabeza levantada y gritar al mismo tiempo que balanceas tu cuerpo: *FUERA...DENTRO...FUERA* y te impulsas hacia delante (nunca hacia abajo o hacia arriba).

CAIDA LIBRE:

Empezaremos hablando de la posición estable, lo que buscamos para caer estables es que el centro de gravedad (la pelvis) sea la parte más baja de nuestro cuerpo (a esto lo llamamos *arquear*) y al mismo tiempo que nuestro cuerpo sea simétrico..Que en nuestra parte izquierda haya la misma superficie que en nuestra parte derecha y que desde nuestro centro de gravedad hacia delante tengamos la misma superficie que hacia atrás.

Todo esto lo conseguiremos haciendo fuerza para bajar nuestra pelvis al mismo tiempo que ponemos tensión en nuestras piernas y puntas de los pies para llevarlas ligeramente estiradas y dejamos nuestros brazos relajados con los codos doblados a 90° dejando que el aire nos los levante hasta la posición correcta y la cabeza levantada mirando al horizonte.



POSICION ESTABLE

Es importante que a medida que vamos sacando nuestro cuerpo del avión nos vayamos poniendo en la posición estable, no saltar primero y después arquear.

En nuestro primer salto y durante los tres o cinco primeros segundos experimentamos lo que se llama *bloqueo sensorial*, el hecho de estar por primera vez en un medio totalmente desconocido hace que nos sintamos ligeramente confusos.

En caída libre estaremos desde 13.000 pies hasta 6.000 que abriremos el paracaídas, la velocidad de descenso es de 200 km/h aproximadamente y tardamos 50 segundos en recorrer los 7.000 pies.

Durante la caída libre los instructores se comunicarán contigo mediante señales y dependiendo del nivel en el que estés tendrás unos ejercicios a realizar o otros pero en cualquier caso y durante todo el curso a 6.000 pies se terminan los ejercicios y le dirás al instructor *no más trabajo* al mismo tiempo que mueves la cabeza de izquierda a derecha.

Después te quedarás mirando el altímetro hasta los 5.000 pies que harás la señal de apertura, tirarás de la anilla del principal y chequearás la campana por encima de tu hombro derecho contando...mil uno, mil dos...hasta mil cinco.

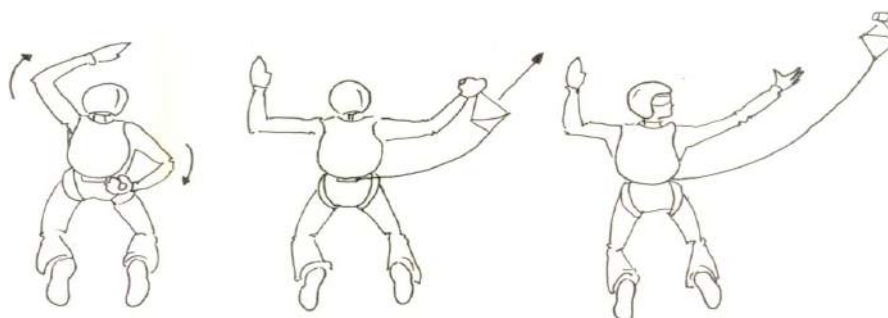
NOTA: recuerda mantener un buen arqueado durante todo el salto, desde que salimos del avión hasta que el paracaídas está completamente abierto.

SECUENCIA DE APERTURA:

Partiendo de una posición correcta (buen arqueado), vamos a buscar con la mano derecha el pilotillo mientras compensamos simultáneamente moviendo nuestro brazo izquierdo al frente, situándolo delante de nuestra cabeza.

Agarrando el pilotillo con firmeza, lo sacamos de su bolsillo lanzándolo con fuerza mientras giramos nuestra muñeca dejando la palma de nuestra mano orientada hacia el cielo.

PROCEDIMIENTO DE APERTURA CORRECTO

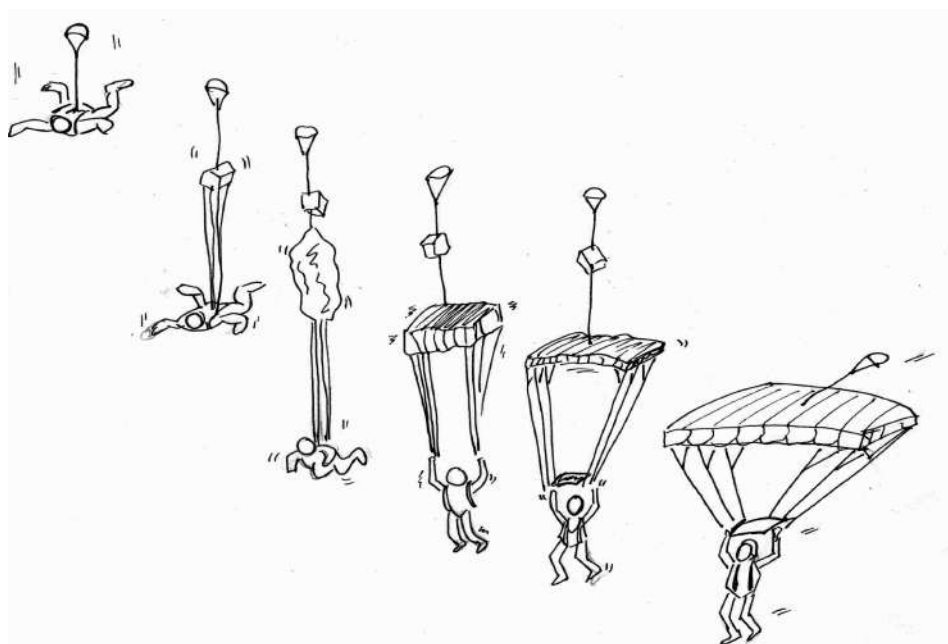


APERTURA:

Una cosa muy importante a tener en cuenta, es el *rebufo* o *vacío* provocado por nuestro cuerpo y el de los instructores que van agarrados al alumno. El aire que tenemos justo en nuestra espalda no es un aire limpio con lo que puede provocar que el pilotillo tarde un poco más de lo normal en coger aire si lo lanzamos incorrectamente, a eso se le llama *pilotillo perezoso*. Por este motivo es importante lanzar el pilotillo, con fuerza alejado de nuestro cuerpo

Cuando lanzamos el pilotillo, este se hincha de aire haciendo de ancla, mientras nosotros seguimos cayendo lo que provoca que se abran las solapas del contenedor de la campana principal; posteriormente extrae la bolsa, estira los cordones sacándolos de las gomas hasta que se abre la bolsa, sale la campana, coge aire y se va abriendo a medida que el "slider" desciende hasta las bandas.

SECUENCIA DE DESPLIEGUE DE LA CAMPANA



Una vez se ha abierto la campana lo primero que hay que hacer es comprobar si vuela correctamente y por lo tanto si podré aterrizar con ella de forma segura. Para saberlo hay que hacerle una prueba de vuelo, primero desfreno el paracaídas tirando de ambos mandos tres veces hasta abajo mirando que la campana está totalmente hinchada y el "slider" abajo, giro 90° a la derecha, 90° a la izquierda y compruebo que vuela recto con los mandos arriba, pero todo esto controlando que en el espacio circundante no haya otros paracaidistas.

VUELO CON CAMPANA:

La aerodinámica dice que todo fluido que rompe en el borde de ataque de un perfil aerodinámico, debe encontrarse al mismo tiempo en el borde de salida. Esto quiere decir que si el perfil es plano por debajo (intradós) y curvo por arriba (extradós) las partículas de aire tendrán que viajar más rápido por arriba, creando así una depresión en el extradós (depresión = sustentación)

Como ya sabes tienes los mandos para dirigir la campana, pero ten en cuenta que tirando de las bandas traseras obtendremos el mismo efecto que con los mandos, pero no es tan cómodo. Recuerda que cada vez que realices un giro estás perdiendo tres veces más altura que volando recto.

La forma más correcta de volar la campana es con los mandos arriba, o sea dejando que lleve la máxima velocidad (20 Km./h aprox.), y maniobrando con giros al 50% de mando, en caso de volar en condiciones de viento turbulento siempre será mejor llevar la campana frenada a un 30 %.

Si se mantienen los mandos en la posición de frenado total, la campana empieza a perder sustentación y entra en lo que llamamos *pérdida*, en este caso la campana se cae hacia atrás. Para recuperar el control debemos subir progresiva y suavemente los mandos y la campana saldrá de la pérdida.

Es muy importante no dejar de observar a tu alrededor y seguir las normas generales de vuelo con campana:

- Todos los paracaidistas que se encuentren por debajo de ti tendrán preferencia.
- Guarda las distancias tanto horizontal como verticalmente.
- En caso de encontrar un paracaidista totalmente de frente, ambos ejecutaréis un giro a la derecha para evitar una posible colisión.
- Si te encuentras volando entre nubes debes frenar hasta un 50 % y tirar un poco más del mando derecho, para así evitar alejarte de la zona.

TRÁFICO Y ATERRIZAJE:

Una vez hemos hecho la prueba de vuelo a nuestra campana tenemos que localizar la zona. Primero empezaremos buscando debajo de nosotros siguiendo las referencias que hayamos tomado, una vez localizada la zona y en función de la dirección e intensidad del viento nos dirigiremos a la *zona de espera*, Aquí es donde estaré volando en forma de ochos hasta perder la suficiente altura como para empezar a hacer el tráfico final (1000 pies).

A 1000 pies empezaré el tráfico final con el viento a favor (o en cola), a 500-600 pies giro de 90° con viento de lado y a 300-200 pies giro de 90° y en contra del viento para la recta final. Es fundamental que tengas claro que se aterriza en contra de viento, así que mira los indicadores de dirección de viento y traza tu tráfico.

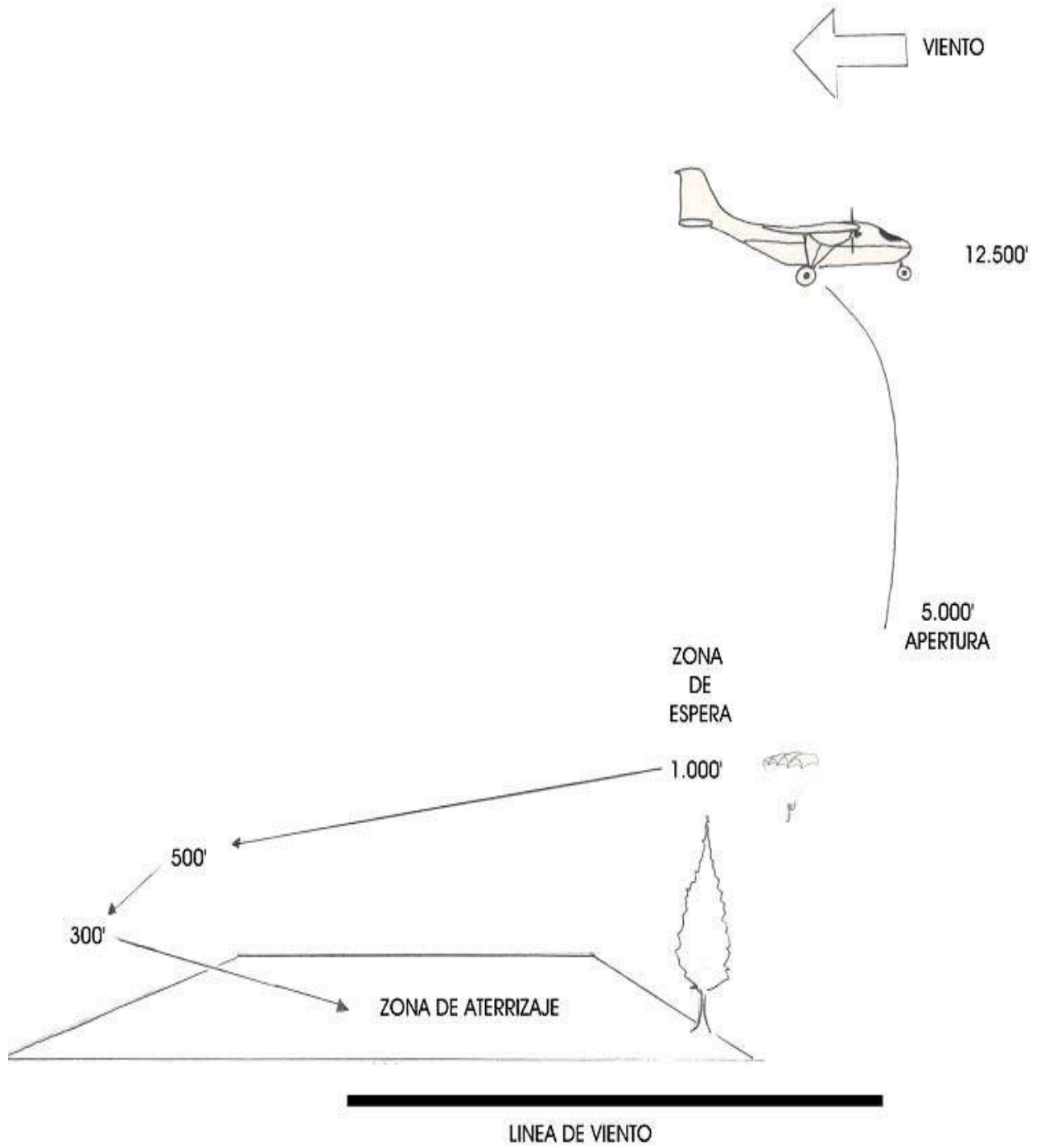
Al principio es difícil controlar las distancias en vertical, así que no dudes en usar tu altímetro para llevar a cabo un buen tráfico.

Cuando estés en recta final (contra viento), debes ponerte en posición de aterrizaje: piernas juntas y flexionadas hacia arriba, con tensión y dejando que el paracaídas lleve su máxima velocidad, o sea, con los mandos arriba y preparado para hacer el "flare". El "flare" no es nada más que una pérdida controlada, se empieza a 3-4 metros sobre el suelo tirando simultanea y suavemente de ambos mandos hacia abajo para hacer coincidir el momento del 100% de frenado con la toma de tierra.

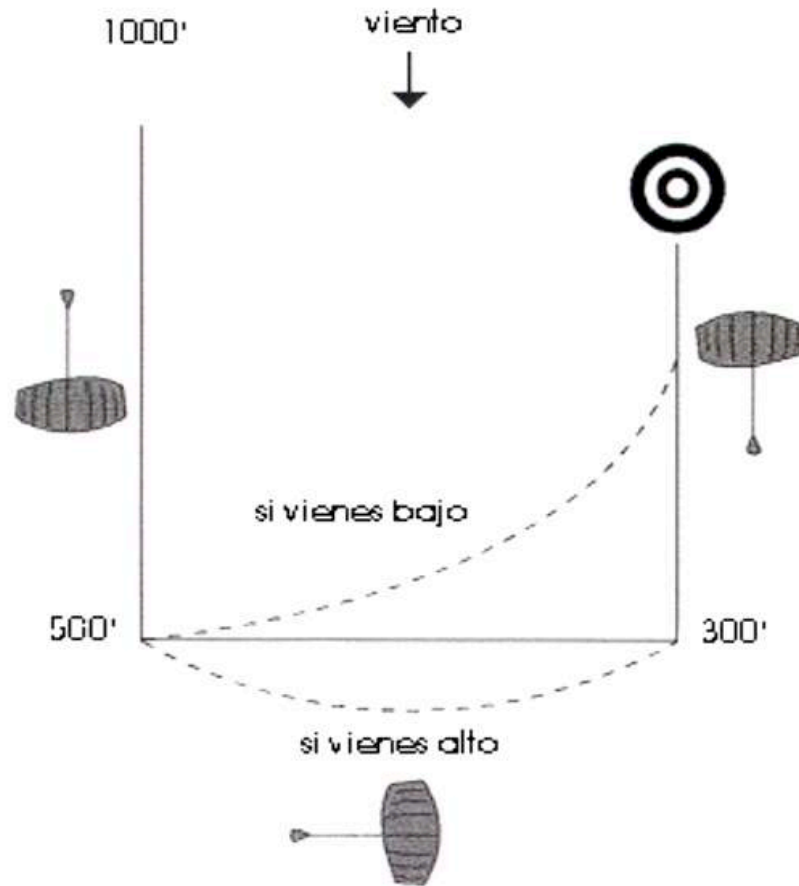
Si el "flare" se hace alto debes subir muy suavemente los mandos a un 75% de freno para luego volver a frenar al 100%.

NOTA: por debajo de 1000 pies no haremos giros de más de 90° y por debajo de 300 pies (recta final) ya no haremos giros sino sólo pequeñas correcciones de dirección.

TRAFICO CORRECTO



TRAFICO CORRECTO



REPASO DEL SALTO O "DEBREAFFING"

Después de aterrizar recogeremos el paracaídas y nos dirigiremos a la zona de plegado donde dejaremos el material y cuando nuestro instructor nos lo diga empezaremos a comentar toda la secuencia del salto a fin de corregir y mejorar nuestra evolución.

EMERGENCIAS

Dividiremos el apartado de emergencias en cada una de las áreas y orden que nos iremos encontrando en cada salto: avión, caída libre, equipo y aterrizaje.

EMERGENCIAS DE AVION:

Para minimizar el riesgo en el avión es fundamental ser muy cuidadoso con el pilotillo del principal, el liberador y la anilla del reserva. Muévete lo menos posible y protégelas.

Si se abriese un contenedor y la campana se cayese dentro del avión: hay que abrazarla e impedir que se vaya hacia la puerta.

Si alguna parte de tu paracaídas saliese por la puerta (pilotillo, bolsa, campana, etc): salta detrás de él y prepárate para una posible mal función.

Si esta parte de tu equipo se engancha al avión y te encuentras colgando del principal: libera y luego abre el reserva.

En función de la altura a la que esté el avión, el procedimiento de emergencia a seguir varía:

- Por debajo de 1000 pies aterrizaremos con el avión y para ello nos pondremos en posición fetal (manos a la cabeza y ésta entre las rodillas)
- De 1000 a 3000 pies siéntate en la puerta, coge tu anilla del reserva con las dos manos, salta, cuenta *mil uno, mil dos* y tira de la anilla.
- De 3000 a 5000 pies siéntate en la puerta, coge tu pilotillo de la campana principal con la mano derecha, salta, arquea al tiempo que cuentas *mil uno, mil dos* y abre lanzando el pilotillo con fuerza.
- Por encima de 5000 pies lo haremos tal y como lo teníamos programado. Puede que no te de tiempo a terminar la secuencia del salto.
- Si descienes en el avión tu instructor te desconectará el sistema barométrico ADD (Cypres, Vigil, Argus).

NOTA: en caso de emergencia en el avión tu instructor se comunicará con el piloto (que es la máxima autoridad en el avión), y éste le dirá en que momento abandonarlo, por eso es importante que mantengas siempre contacto visual con tus instructores.

EMERGENCIAS EN CAIDA LIBRE:

Básicamente sólo tenemos tres casos:

- Si salgo dando vueltas o descontroladamente, arqueo.
- Si en caída libre pierdo a un instructor, sigo las instrucciones del otro.
- Si pierdo a los dos instructores y tengo control de altura puedo seguir intentando estabilizar arqueando hasta 5000 ft, en caso de no conseguir la estabilidad debo abrir el paracaídas principal independientemente de mi posición. En el caso de que no tenga control de altura ni capacidad de recuperarla y no ver a ningún instructor cerca de mí contaré; 5 segundos de la siguiente forma, 1001, 1002, 1003, 1004, 1005, arquearé haré señal de apertura y abriré seguidamente lanzando el pilotillo con fuerza lejos de mi cuerpo.

EMERGENCIAS DE EQUIPO O MALFUNCIONES:

PROCEDIMIENTO STANDARD DE EMERGENCIA: “MIRO ALMOHADILLA DE LIBERACIÓN ... LA COJO (MANO DERECHA), MIRO ANILLA DEL RESERVA ... LA COJO CON EL PULGAR POR DENTRO (MANO IZQUIERDA), ARQUEO, TIRO DE LA ALMOHADILLA DE LIBERACIÓN (DERECHA) EXTENDIENDO COMPLETAMENTE EL BRAZO HACIA ABAJO Y ADELANTE, Y CUANDO SE HA LIBERADO LA CAMPANA PRINCIPAL TIRO DE LA ANILLA DEL RESERVA (IZQUIERDA) EXTENDIENDO COMPLETAMENTE EL BRAZO HACIA ABAJO Y ADELANTE”.

Esta es la regla a seguir en caso de malfunción, pero como toda regla, ésta también tiene su excepción: **única y exclusivamente, si no hemos tirado de nada, podríamos abrir el paracaídas de emergencia sin liberar ya que no hemos accionado nada, aunque durante el curso aplicaremos siempre el procedimiento standard.**

Entenderemos por malfunción cualquier anomalía de la campana o del equipo que nos impida llegar al suelo a una velocidad de descenso normal o sea con seguridad. Para ello cuando abras tu paracaídas comprueba que está perfectamente abierto y realiza una prueba de vuelo.

Las dividimos en dos grupos: malfunciones totales y malfunciones parciales, lo único que las diferencia es la velocidad a la que vamos en el momento de la malfunción, mientras en las totales seguimos descendiendo a la velocidad de caída libre (velocidad total), en las parciales nuestra velocidad es menor debido al rozamiento y resistencia que ofrece la parte de nuestro equipo que esté fuera del contenedor (velocidad parcial), en consecuencia en una total tienes menos tiempo de reacción que en una parcial.

Por otro lado, hay algunos casos que a simple vista podrían parecer una malfunción, pero no son nada más que una incidencia aunque pueden terminar en malfunción.

ALTURA DE DECISIÓN: es la altura en la que en caso de duda de tener una malfunción, tomaremos la decisión de liberar y tirar del reserva. Esa altura son 2500 pies.

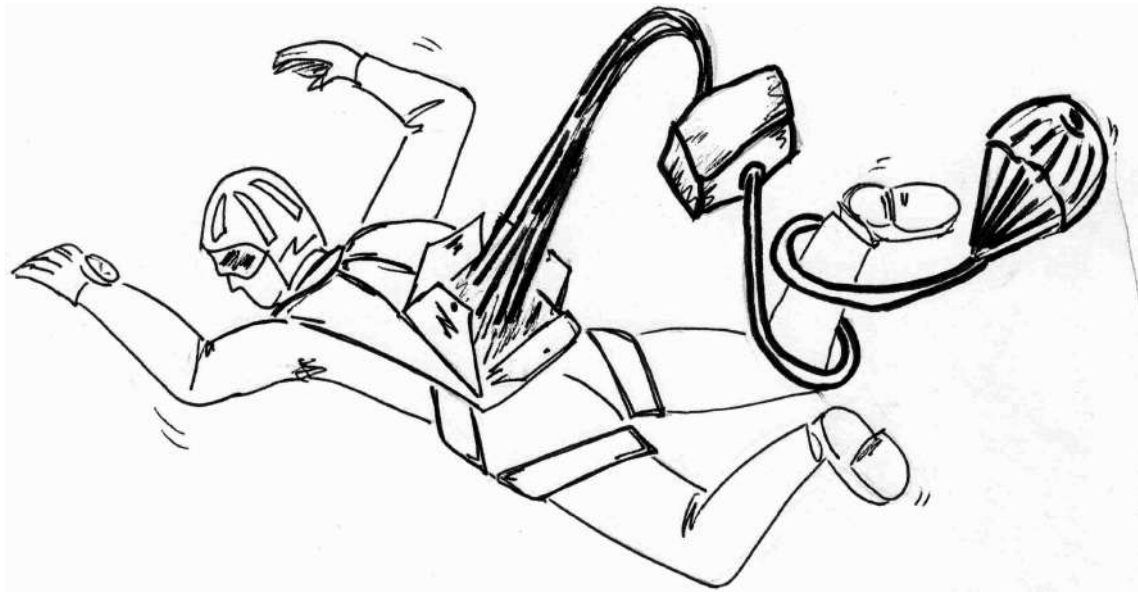
NOTA: Que la altura de decisión son 2500 pies, no quiere decir que por debajo de 2500 pies no podamos liberar.

ALTURA MÍNIMA DE LIBERACIÓN: es la altura mínima a la que podremos liberar o sea 1000 pies. Por debajo de ésta abriremos el reserva.

MALFUNCIONES TOTALES:

- **NO ENCONTRAMOS EL PILOTILLO:** Dos intentos y si seguimos sin encontrarlo y **no hemos tirado de nada**, tirar del liberador y abrir tirando de la anilla de reserva.
- **CONTENEDOR CERRADO:** hemos tirado de algo pero no sale nada.
- **PILOTILLO DEMASIADO ESCONDIDO:** en el bolsillo. Intentamos localizarlo dos veces, y si no hemos conseguido manipularlo, tirar del liberador y posteriormente abrir tirando de la anilla de reserva.
- **PILOTILLO DEMASIADO SALIDO DEL BOLSILLO:** Cogemos con seguridad el pilotillo y lo lanzamos con fuerza lejos del cuerpo.

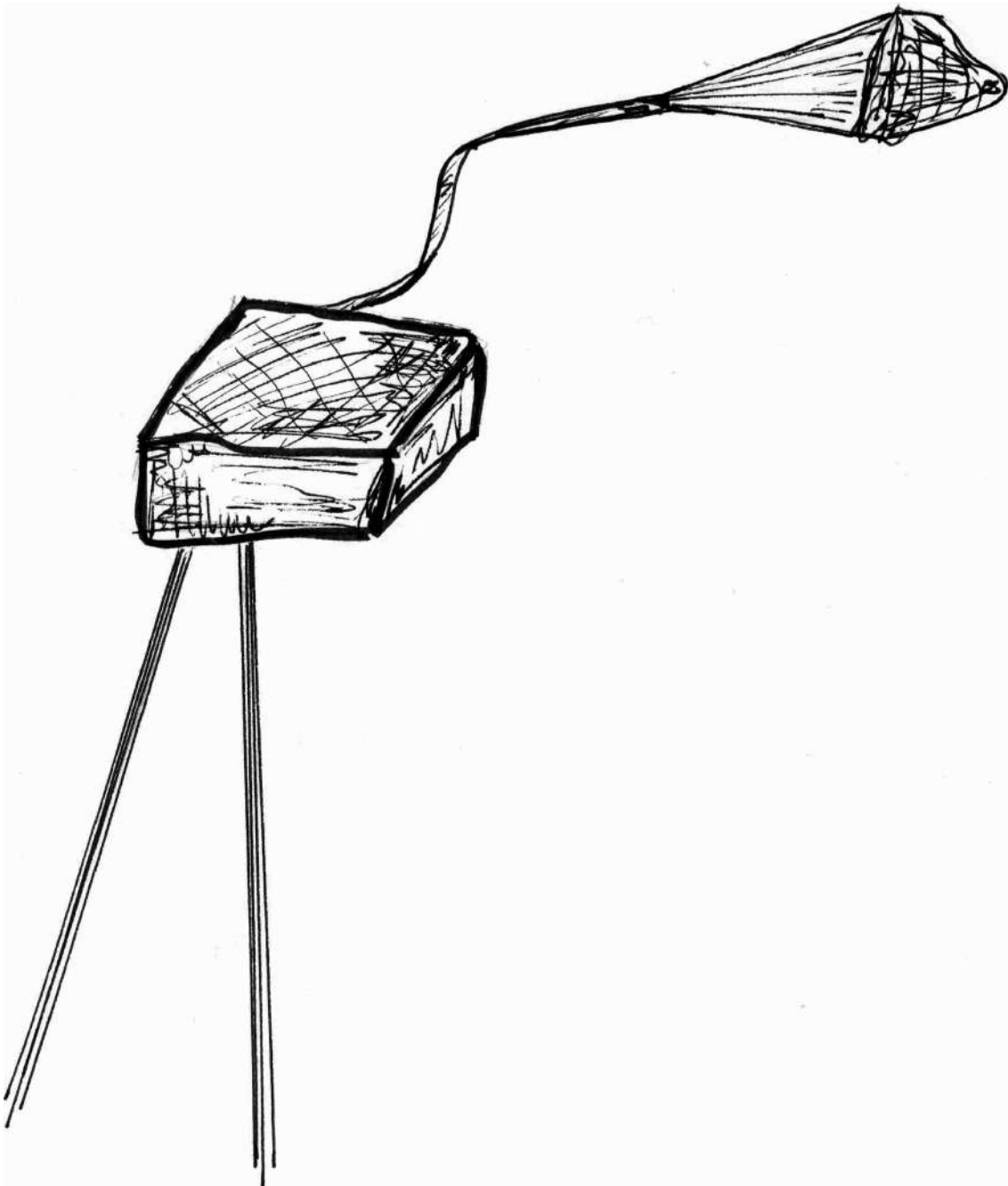
MALFUNCIONES PARCIALES:



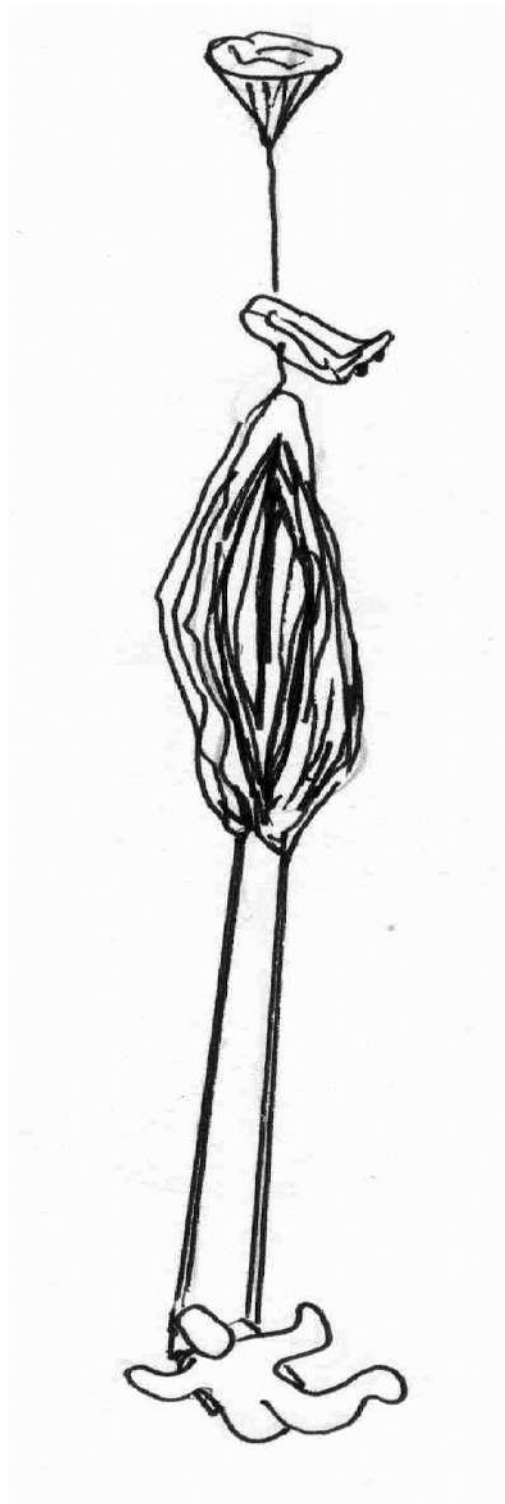
- **HERRADURA:** Alguna parte del equipo se ha enganchado en nuestro cuerpo y aún saliendo los cordones y la campana, ésta no se puede abrir correctamente, (intentar deshacer la herradura dos veces).

- **HERRADURA EN EL PILOTILLO:** Apertura fuera de tiempo de las carpetas del principal, mientras que el pilotillo continúa en el bolsillo. Intentamos lanzar el pilotillo lejos del cuerpo, y nos preparamos para una emergencia parcial debido a que al ser una apertura fuera de secuencia, aumentan las posibilidades de malfunción en el principal. En caso de no poder localizar el pilotillo antes de la altura de decisión, liberar y abrir el emergencia.

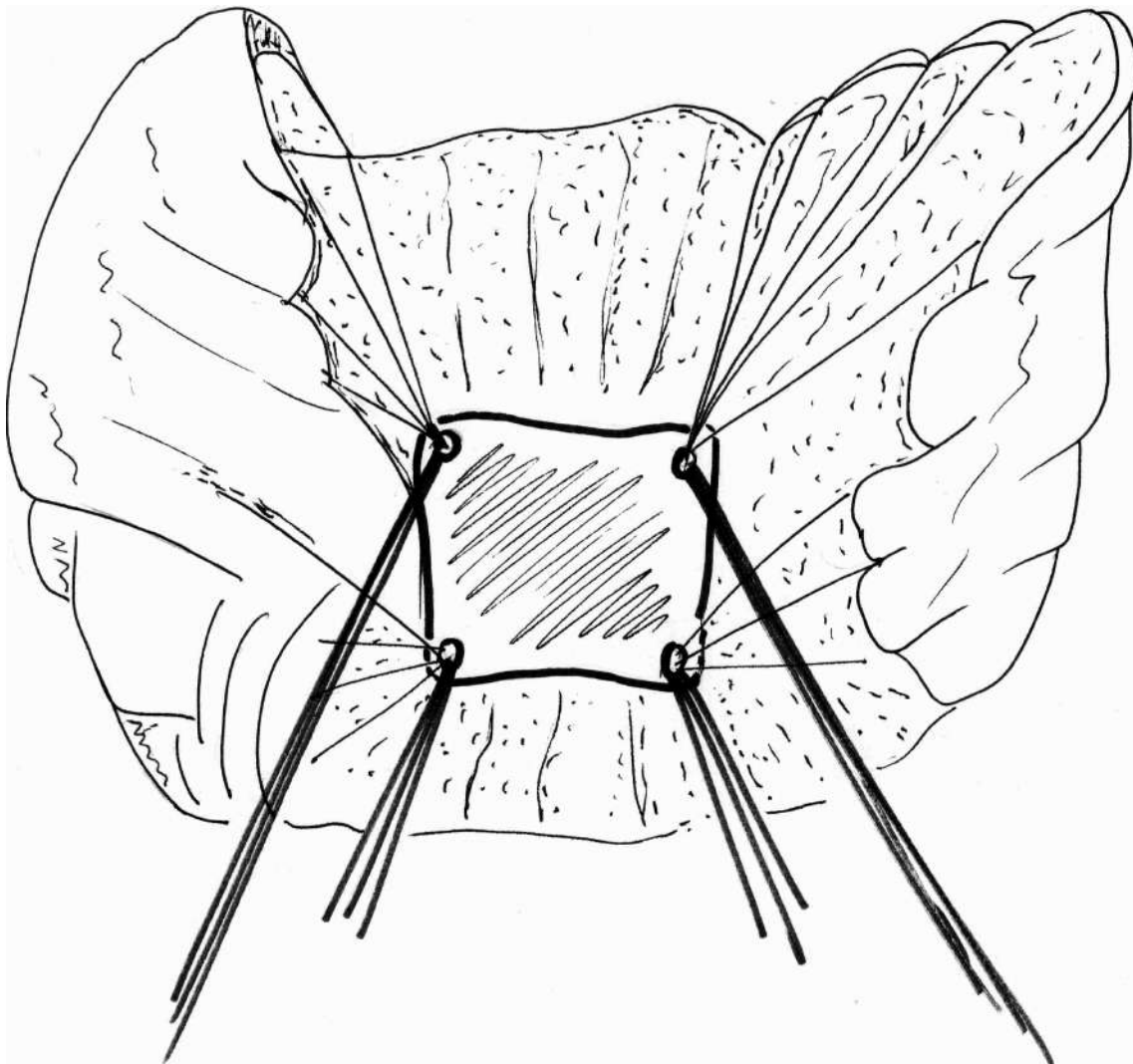
- **BOLSA CERRADA:** El pilotillo extrae la bolsa, los cordones salen de las gomas pero la bolsa no se abre impidiendo que la campana se hinche.



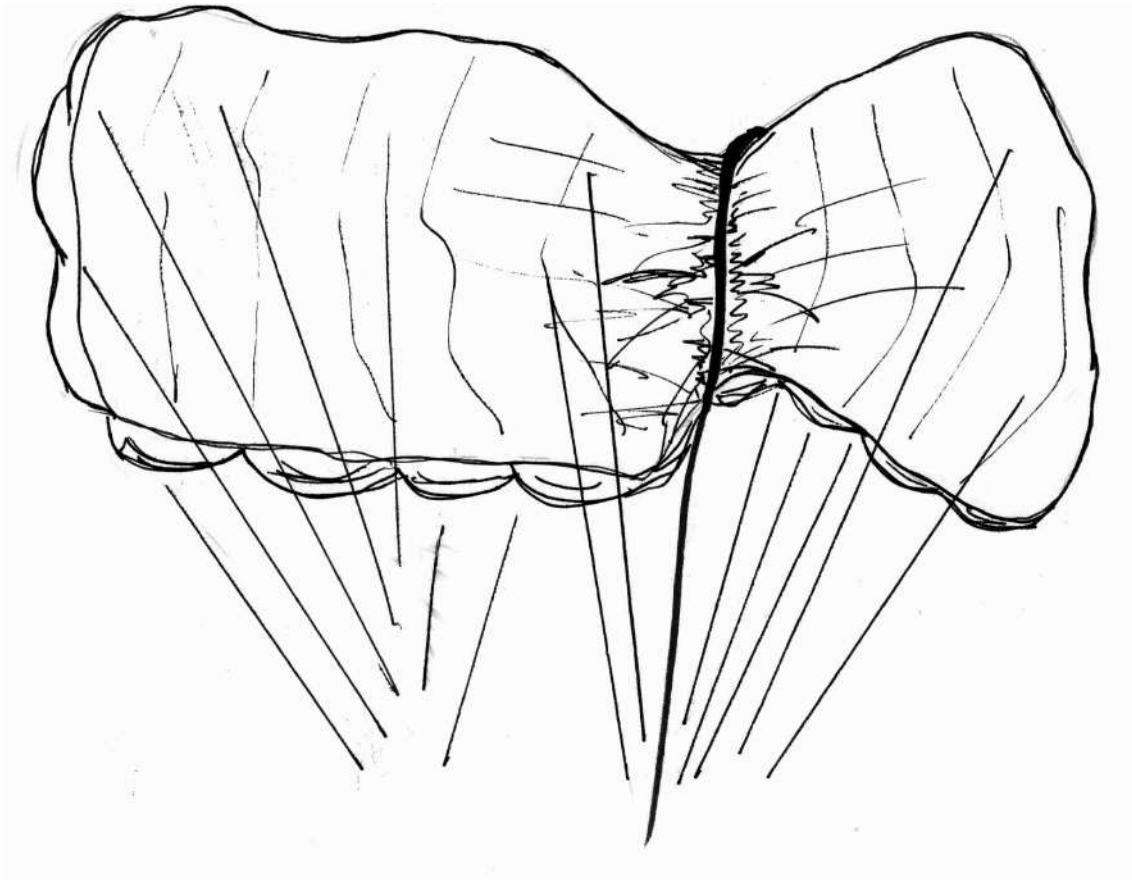
- CAMPANA COLAPSADA: o vela romana



- “SLIDER” ENGANCHADO ARRIBA: Enganchado con la tela de la campana o algún cordón, impidiendo que éste se deslice hasta abajo.



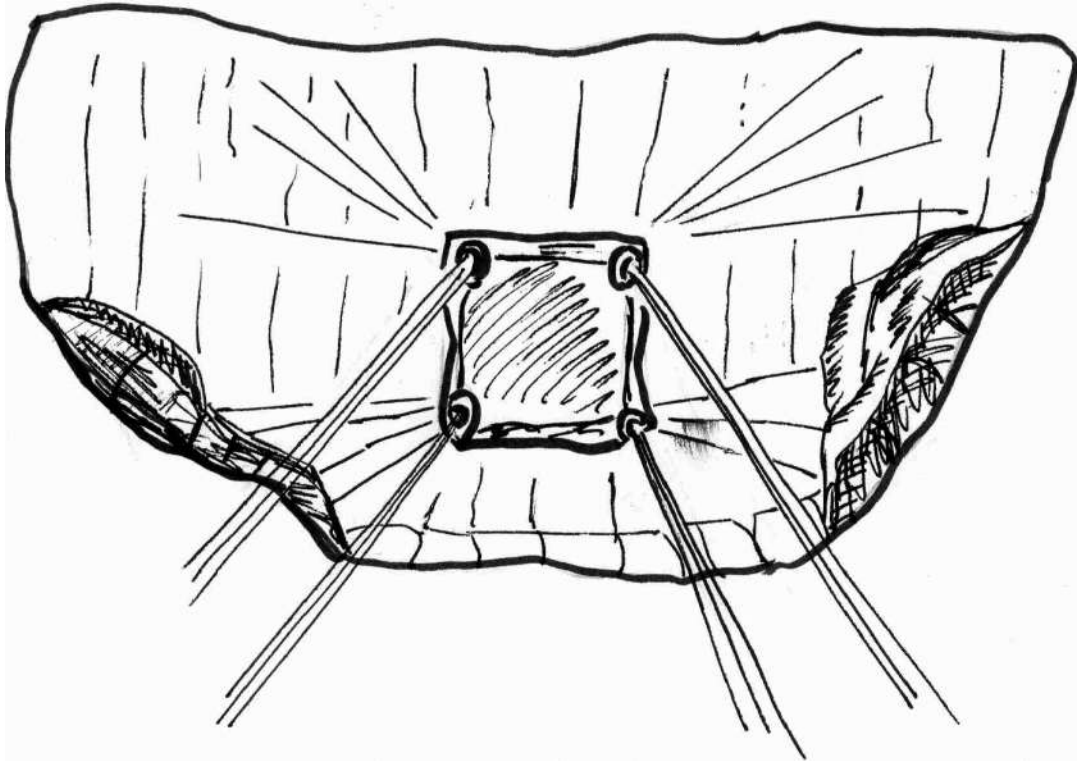
- LINE-OVER: Cordones por encima de la campana.



- NUDOS EN LOS CORDONES: Nudos que impiden bajar al “Slider”.
- DOS CAMPANAS ABIERTAS: Si tuviéramos principal y reserva abiertos primero y en cada uno de los casos siguientes, desconectaría el “Stevens”. Se podrían dar tres casos o configuraciones:
 - **Biplano**: cuando una está encima de la otra. no desfrenaré ninguna de las campanas, las dirigiré simultáneamente con las bandas traseras con giros amplios y suaves y me prepararé para un aterrizaje de emergencia.
 - **Lado a lado**: cuando una está al lado de la otra. Como en el caso anterior no desfrenaré ninguna de las campanas, las dirigiré simultáneamente con las bandas traseras con giros amplios y suaves y me prepararé para un aterrizaje de emergencia.
 - **Espejo**: cuando cogen direcciones opuestas y con el borde de ataque hacia el suelo. Liberaré.

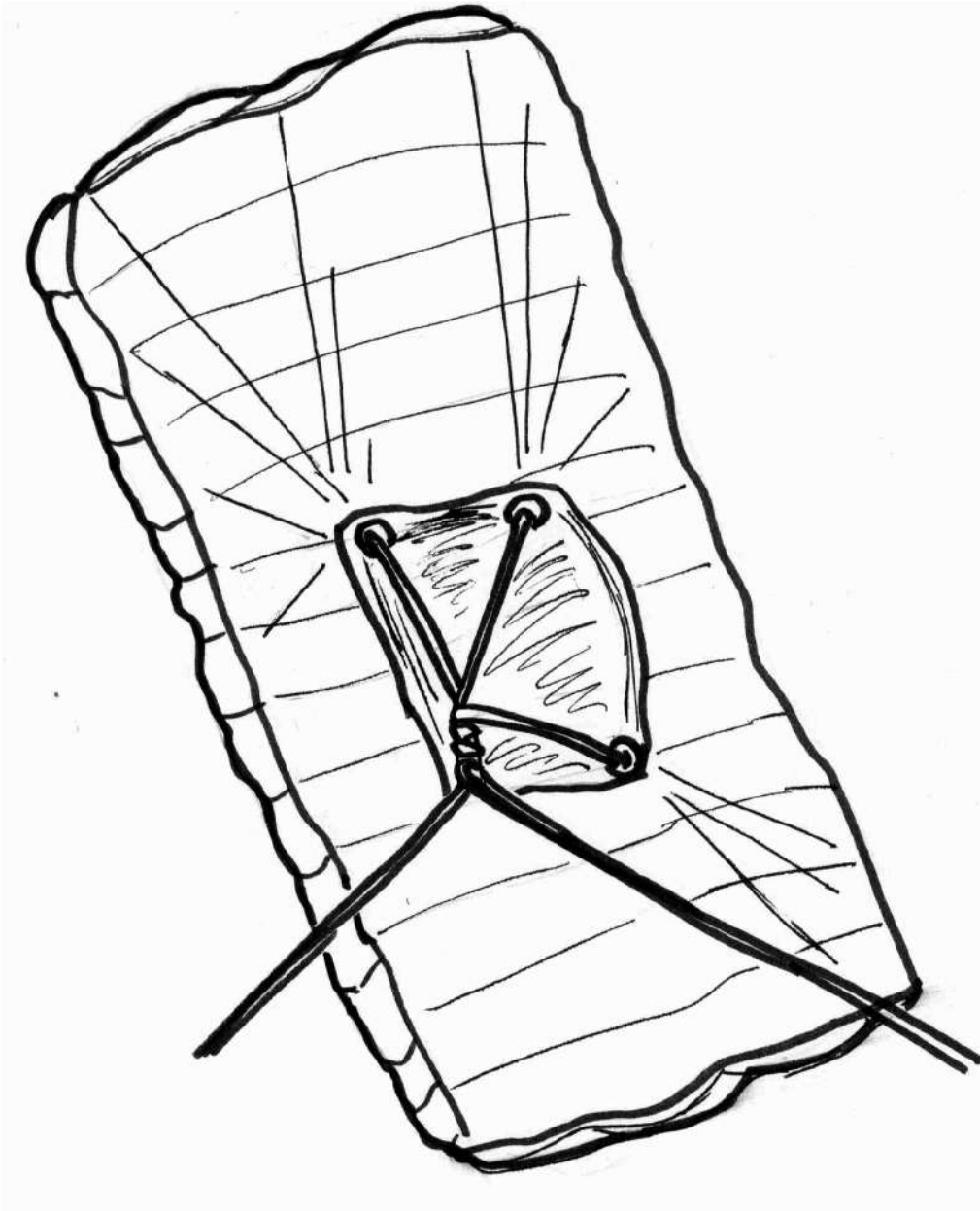
INCIDENCIAS:

- CELDAS DE LOS EXTREMOS CERRADAS: Hay que bombear la campana frenando y desfrenándolo repetidamente. Realizar prueba de vuelo.
- CELDAS DE LOS EXTREMOS CERRADAS Y SLIDER ARRIBA: Hay que bombear la campana. Realizar prueba de vuelo.

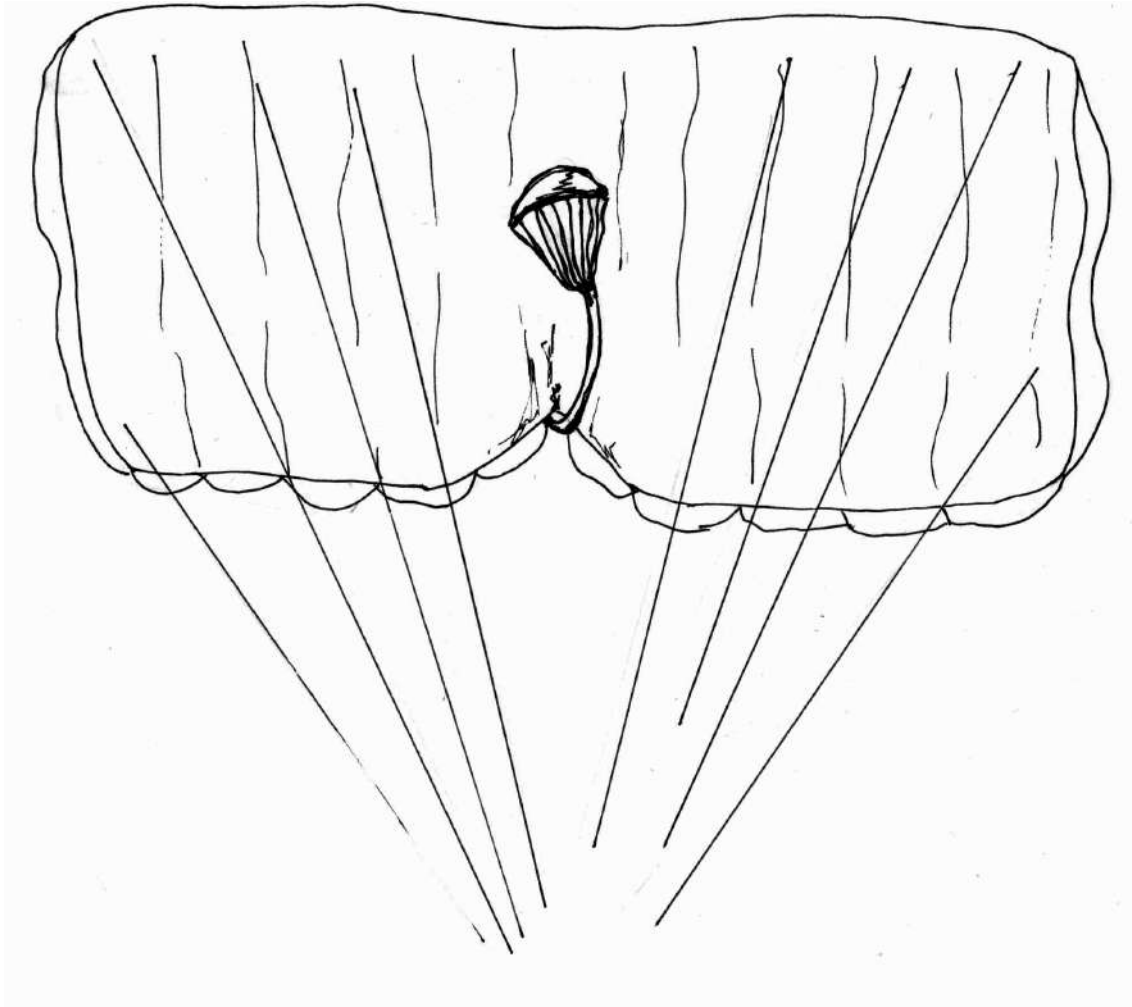


- CORDONES ROTOS: Realizar prueba de vuelo.
- CELDA ROTA: Agujero más pequeño que una cabeza. Realizar prueba de vuelo.
- DESFRENADO PREMATURO DE UN MANDO: Si desfrenas el otro mando la campana deja de girar.

- ENROLLAMIENTO DE CORDONES. **No desfrenar**, primero quitar el enrollamiento cogiendo las bandas y tirando de ellas hacia fuera, al mismo tiempo que pateamos en la dirección contraria al enrollamiento, desfrenar y tomar el control de la campana.



- PILOTILLO POR DELANTE Y DEBAJO DE LA CAMPANA:



EMERGENCIAS EN VUELO CON CAMPANA:

- Colisión con otro paracaidista. Hazte lo más pequeño posible para pasar entre los cordones. En este caso lo más importante es tener comunicación con el otro paracaidista para decidir correctamente quien debe liberar primero (en la mayoría de los casos suele ser el que se encuentra envuelto en los cordones del otro, tras haberse apartado de ellos).

EMERGENCIAS DE ATERRIZAJE:

El riesgo en los aterrizajes puedes reducirlo al mínimo si:

“PREPARAS TU ATERRIZAJE CON ALTURA SUFICIENTE Y EVITAS LOS OBSTÁCULOS”

Los aterrizajes de emergencia siempre los llevaremos a cabo con una **“roule”**. La “roule” es una forma de aterrizar pensada para amortiguar el impacto del aterrizaje de forma que éste se divida entre piernas, costado, cadera, hombro y espalda.

Siempre será preferible aterrizar con viento de costado o en cola antes de hacerlo contra un obstáculo y siempre evitaremos hacerlo girando.

ATERRIZAJES DE EMERGENCIA:

- Aterrizajes en obstáculos duros (casas, naves, coches, etc.). Pies juntos y rodillas levantadas y flexionadas con tensión. Frena antes de tocar el obstáculo, protégete con los brazos cara y cuello.
- Aterrizajes en los árboles: Pies juntos y rodillas levantadas y flexionadas con tensión. Frena antes de tocar los árboles y protégete con los brazos cara y cuello. Si quedas colgado, no intentes descolgarte, espera ayuda.
- Aterrizajes en cables eléctricos: Pies juntos y rodillas levantadas y flexionadas con tensión. Los brazos arriba y entre las bandas, la cabeza girada hacia un lado. Si quedas colgado no toques el suelo ni ninguna parte metálica de tu equipo, espera ayuda cualificada.
- Aterrizajes en el agua: aflójate las bandas de piernas 3 ó 4 centímetros, desabróchate completamente la banda de pecho, deshazte de los plomos (en caso que lleves), desconecta el “Stevens”, ameriza en contra de viento con pies juntos y rodillas levantadas y flexionadas con tensión, y en cuanto entres en contacto con el agua libera la campana principal, pasa los brazos por dentro del arnés y sal nadando hacia adelante. Si estás lejos de la orilla mantente cerca del equipo (será más fácil localizarte).
- Aterrizajes fuera de zona: busca un campo alternativo, grande, sin obstáculos y siempre antes de llegar a los 1000 pies.

COMUNICACION EN CAIDA LIBRE

Piensa que la mejor forma para comunicarse en caída libre, por no decir la única, es mediante señales con las manos. Durante el curso, en caída libre, irás recibiendo señales sobre las que tendrás que trabajar. Esto quiere decir que **cuando veas una señal tienes que llevar a cabo su significado hasta que ésta desaparezca o sea sustituida por un OK.**

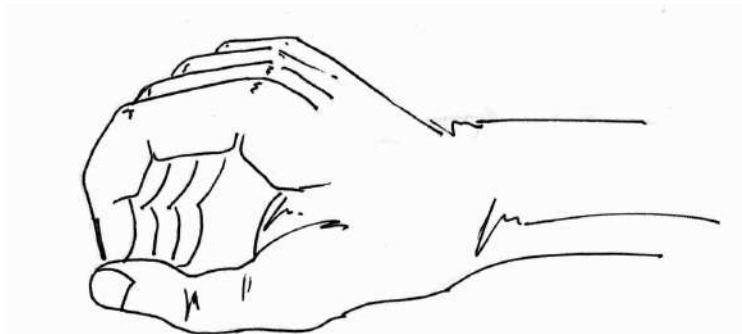
Ten en cuenta que a parte de las señales que veremos a continuación, tu instructor te introducirá nuevas señales, para algunos casos específicos y en función de tus necesidades.

Las dividimos en tres categorías:

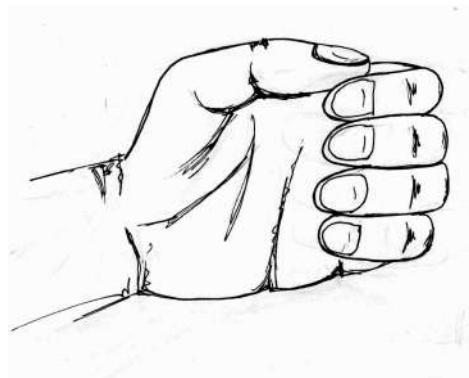
- **SEÑALES RECORDATORIAS:** por si olvidas alguno de los ejercicios a realizar.
- **SEÑALES DE CORRECCIÓN:** sirven para corregir la posición de tu cuerpo.
- **SEÑALES DE SEGURIDAD:** las que hacen referencia a seguridad.

Como **RECORDATORIAS** tenemos:

- CÍRCULO DE OBSERVACIÓN.

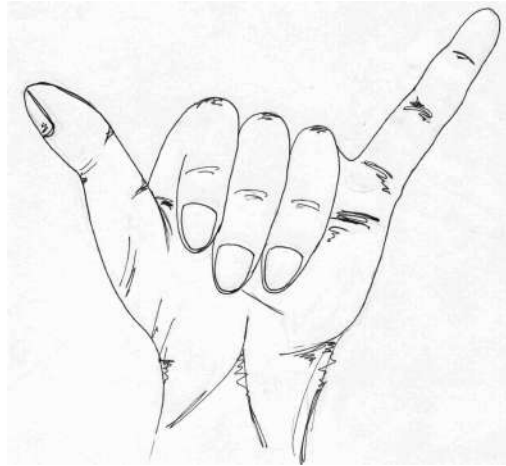


- PRÁCTICAS DE APERTURA.

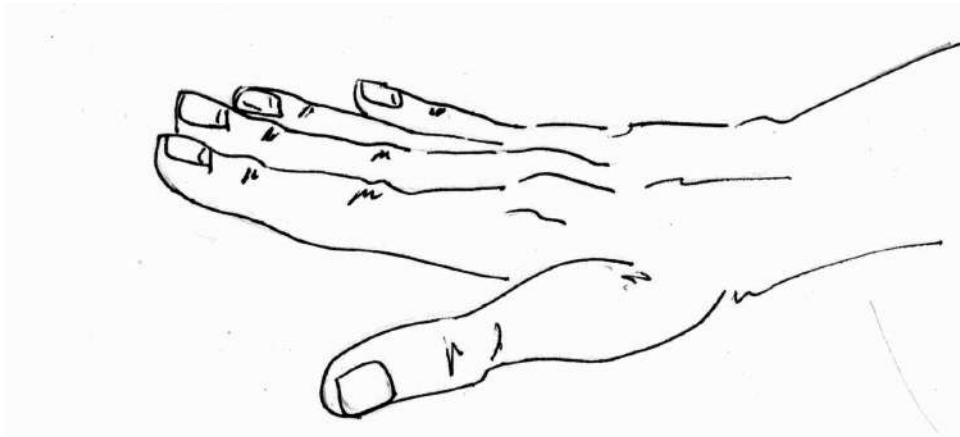


Como **CORRECCIÓN** tenemos:

- BRAZOS: Corrige tus brazos. Si los llevas adelantados, atrásalos y viceversa.



- ARQUEO: Arquear



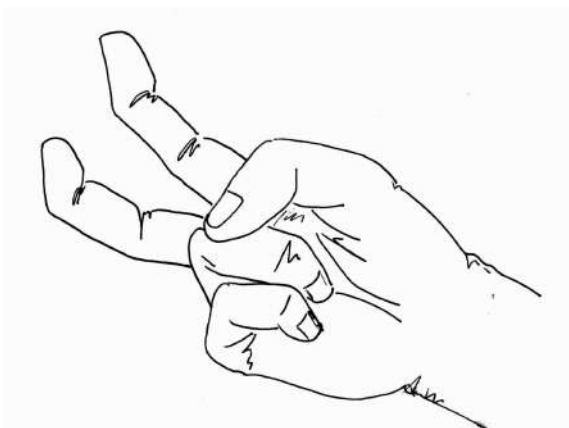
- PELVIS: Bajar la pelvis.



- PIERNAS: Estira las piernas.



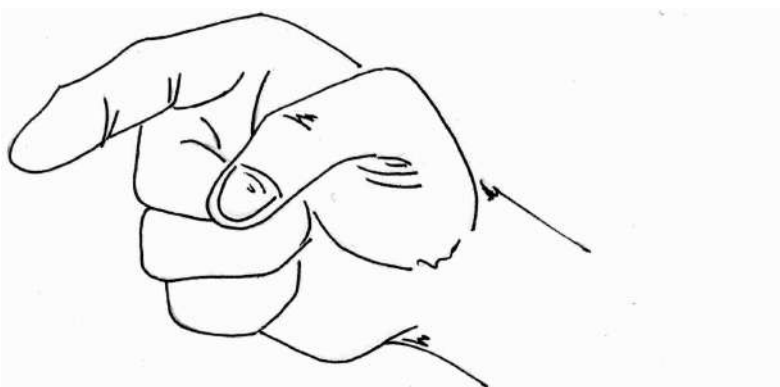
- PIERNAS: Recoge las piernas.



- RELAJA LOS BRAZOS Y EL PECHO: Cuando tu posición es correcta pero llevas tensión en la parte delantera de tu cuerpo. Sacudiendo la mano lentamente delante de ti.

Como **SEGURIDAD** tenemos:

- MIRA EL ALTÍMETRO: Notarás golpes en la cabeza o el instructor enfrente de ti te mostrará el suyo tocándolo con la mano derecha.
- ABRE:



NIVELES DEL CURSO I-VII

Para empezar hablando de los niveles, recordaremos que éste curso se basa en un método personalizado y a medida del alumno. Ello quiere decir que el instructor amoldará los ejercicios a realizar en cada nivel en función de tus necesidades.

Lo más importante es que el alumno consiga los objetivos mínimos en cada nivel para no tener que repetirlo.

Vamos a ver a continuación cada uno de los niveles, primero con los objetivos a conseguir y después la secuencia del salto.

NIVEL I

12.500' Chequeo con instructores y salida



Arquear!!



Círculo de observación



Tres prácticas de apertura



Tiempo libre, el instructor 2º soltará si tienes buena posición



6.000' Señal de 'no + ejercicios'
Mirar constantemente altímetro hasta apertura



5.000' Señal de apertura y...



Arqueo



Cojo



Lanzo el pilotillo y...



Chequeo...

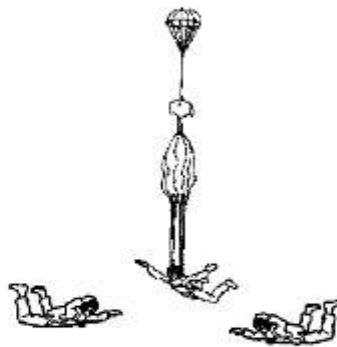
1001

1002

1003

1004

1005



Comprobar campana



Fig. 43

NIVEL I

Este nivel es la primera toma de contacto con el medio. Aquí ya te darás cuenta de lo fácil que es.

OBJETIVOS:

- Exposición total a la caída libre.
- Percepción de la orientación respecto al suelo.
- Percepción a las señales de los instructores.
- Movimientos sincronizados en las prácticas de apertura.
- Percepción de la altura.
- Apertura a 5000 pies.

SECUENCIA DEL SALTO:

- Salida con dos instructores.
- Circulo de orientación.
- Tres prácticas de apertura.
- Control de la orientación mirando al horizonte.
- Control de altura cada tres-cuatro segundos.
- A 6000 pies señal de *“no mas trabajo”*.
- A 5000 pies señal y apertura.

NIVEL II

12.500' Chequeo con instructores
y salida



Arquear!!



Círculo de observación



Dos prácticas de apertura



Después de comprobar
la altura un avance de 5"



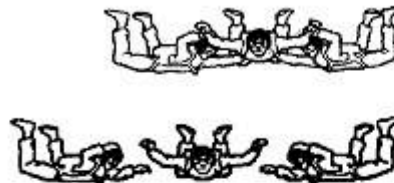
Estabilizar y comprobar
la altura



Repetir el ejercicio si queda
altura suficiente (+ 7.000')



Tiempo libre, tus instructores
soltarán si tienes buena posición



6.000' Señal de "no + ejercicios"
Mirar constantemente altímetro
hasta apertura



5.000' Señal de apertura y...



Arqueo



Cojo



Lanzo el pilotillo
y
chequeo



Fig. 44

NIVEL II

Es el nivel para consolidar la posición de tu cuerpo y realizarás un movimiento de avance para conseguir la máxima percepción de tus piernas.

OBJETIVOS:

- Exposición total a la caída libre.
- Percepción a las señales de los instructores.
- Movimientos sincronizados en las prácticas de apertura.
- Mayor percepción y perfeccionamiento de la posición.
- Percepción de la altura.
- Apertura a 5000 pies.

SECUENCIA DEL SALTO:

- Salida con dos instructores.
- Circulo de orientación.
- Dos prácticas de apertura.
- Un movimiento de avance.
- Control de la orientación mirando al horizonte.
- Control de altura cada tres-cuatro segundos.
- A 6000 pies señal de *“no mas trabajo”*.
- A 5000 pies señal y apertura.

NIVEL III

12.500' Chequeo con instructores y salida



Arquear!!



Círculo de observación



Una práctica de apertura



Estabilizar y comprobar altura



Tus instructores te soltarán y si mantienes la estabilidad, ya no cogerán durante el resto del salto



Deberás realizar lecturas del altímetro cada 3"-5" y usar el horizonte para comprobar tu estabilidad

6.000' Señal de 'no + ejercicios'



Mirar constantemente altímetro hasta apertura

5.000' Señal de apertura y...



Apertura



Fig. 47

NIVEL III

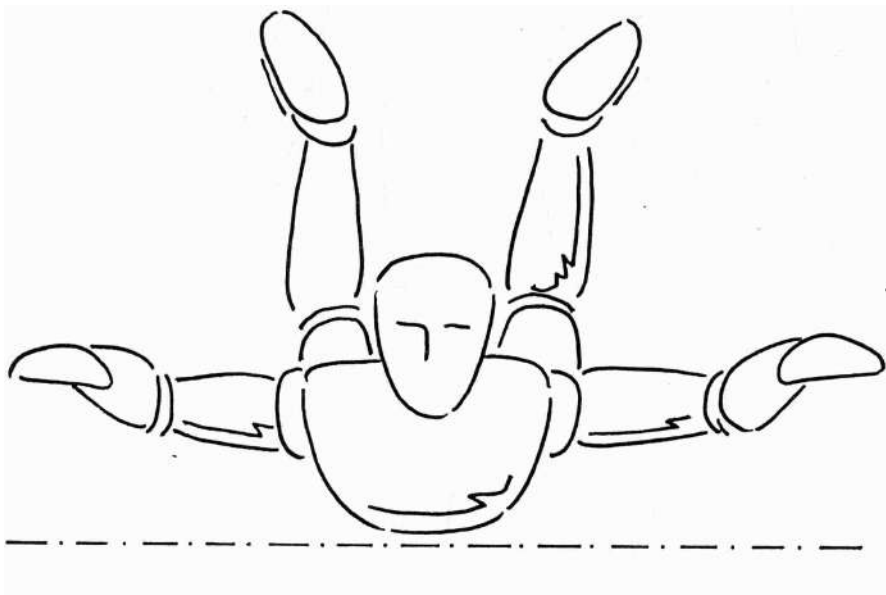
En este nivel tus instructores te sueltan y llevas a la práctica lo aprendido en los dos niveles anteriores.

OBJETIVOS:

- Exposición total a la caída libre.
- Control de los tres ejes, o sea de la posición estable de caída libre.
- Percepción de la altura.
- Apertura a 5000 pies.

SECUENCIA DEL SALTO:

- Salida con dos instructores.
- Circulo de orientación.
- Una práctica de apertura.
- Control de la orientación y de la posición estable mirando al horizonte.
- Control de altura cada tres-cuatro segundos.
- A 6000 pies señal de “no mas trabajo”.
- A 5000 pies señal y apertura.



POSICION NEUTRA

12.500' Chequeo con el instructor y salida



NIVEL IV

Arquear!!



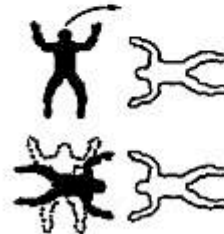
Círculo de observación



El instructor te soltará y se colocará delante de tí



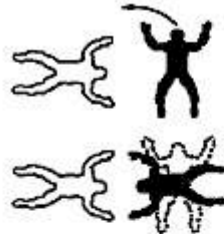
Si tu estabilidad es buena se colocará en tu costado derecho y te llamará. Deberás de girar 90° para colocarte nuevamente enfrente suyo



Chequeo de altura



Si tenemos altura suficiente repetiremos el ejercicio hacia la izquierda



Repetiremos el ejercicio mientras la altura lo permita

6.000' Señal de "no + ejercicios"
Mirar constantemente altímetro hasta apertura



5.000' Señal de apertura y...



Apertura



Fig. 48

NIVEL IV

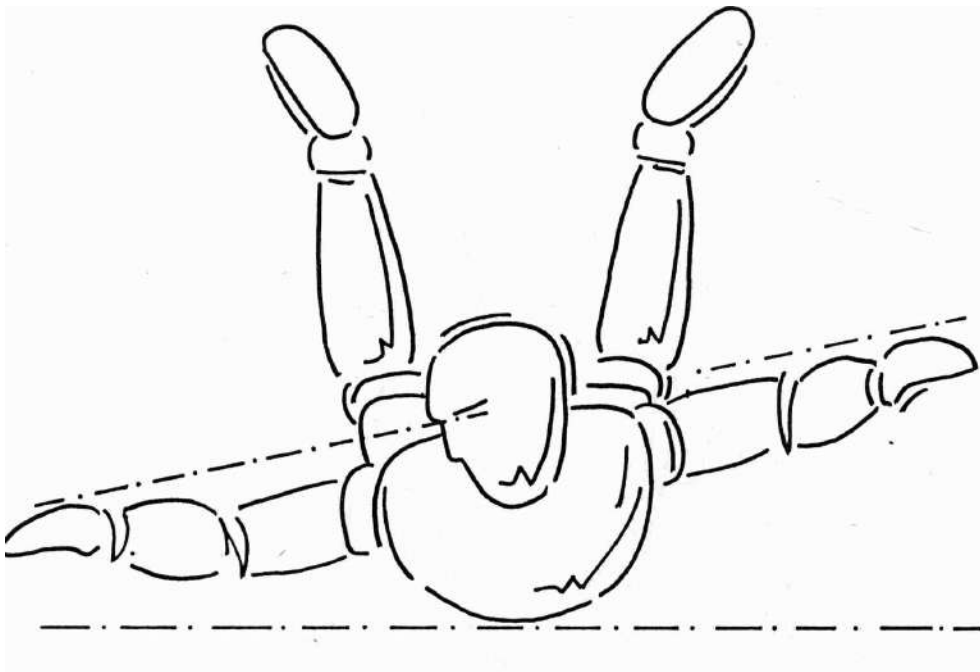
En el cuarto nivel vas con un instructor. Te iniciarás en la técnica de los giros, llevándolos a la práctica delante de él.

OBJETIVOS:

- Exposición total a la caída libre.
- Control del inicio y la parada de giros de menos de 90°.
- Percepción de la altura.
- Apertura a 5000 pies.

SECUENCIA DEL SALTO:

- Salida con un instructor.
- Control de la orientación respecto al instructor haciendo giros de menos de 90°.
- Control de altura cada tres-cuatro segundos o después de cada giro.
- A 6000 pies señal de “no mas trabajo”.
- A 5000 pies señal y apertura.



TECNICA DE GIRO

NIVEL V

12.500' Chequeo con el instructor y salida



Arquear!!

Comprobación de la altura orientación y estabilidad



Tu instructor se colocará delante de tí y te dará la señal para girar a la derecha



Giro de 360° a la derecha



Parada y chequeo de la altura



Cuando tu instructor te de la señal, giro de 360° a la izquierda



Repetiremos el ejercicio mientras la altura lo permita

6.000' Señal de "no + ejercicios"
Mirar constantemente altímetro hasta apertura



5.000' Señal de apertura y...



Apertura



Fig. 50

NIVEL V

En éste consolidarás la técnica de los giros, haciéndolos de 360°.

OBJETIVOS:

- Exposición total a la caída libre.
- Control del inicio y la parada de giros de 360°.
- Percepción de la altura.
- Apertura a 5000 pies.

SECUENCIA DEL SALTO:

- Salida con un instructor.
- Control de la orientación respecto al instructor haciendo giros de 360° a la señal del instructor.
- Control de altura cada tres-cuatro segundos o después de cada giro.
- A 6000 pies señal de *“no mas trabajo”*.
- A 5000 pies señal y apertura.

NIVEL VI

12.500' Chequeo con el instructor y salida

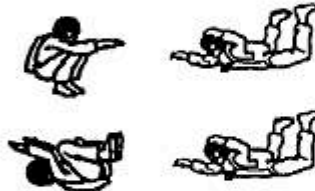


Arquear!!

Comprobación de la altura orientación y estabilidad



Voltereta hacia atras cuando tu instructor te de la señal correspondiente



Parada y chequeo de la altura



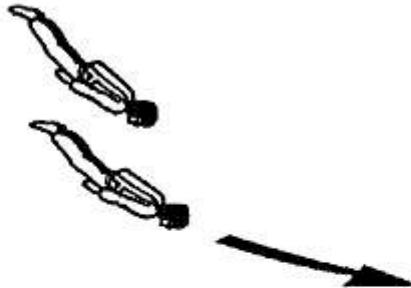
Voltereta hacia delante cuando tu instructor te de la señal correspondiente



Parada y chequeo de la altura



Deriva de 5° cuando tu instructor te de la señal correspondiente



Parada y chequeo de la altura



6.000' Señal de "no + ejercicios"
Mirar constantemente altímetro hasta apertura



5.000' Señal de apertura y...



Apertura



Fig. 51

NIVEL VI

En éste saldrás solo del avión, aprenderás a hacer “loopings” (volteretas) y deriva, la posición de flecha.

OBJETIVOS:

- Exposición total a la caída libre.
- Control de los “loopings” y la deriva.
- Percepción de la altura.
- Apertura a 5000 pies.

SECUENCIA DEL SALTO:

- Salida solo.
- Control de la orientación y realizar los ejercicios a la señal del instructor.
- Control de altura cada tres-cuatro segundos o después de cada ejercicio.
- A 6000 pies señal de “*no mas trabajo*”.

A 5000 pies señal y apertura solo

NIVEL VII



Fig. 53

NIVEL VII

El nivel siete es el nivel en el que tendrás que demostrar a tu instructor todo lo aprendido en los niveles anteriores. El será un mero espectador y tú ejecutarás toda la secuencia del salto sin que él tenga que intervenir.

OBJETIVOS:

- Exposición total a la caída libre.
- Control de los ejercicios.
- Percepción de la altura.
- Apertura a 5000 pies.

SECUENCIA DEL SALTO:

- Salida solo.
- Control de la orientación.
- “Looping”
- Deriva de cinco segundos.
- Giro a la derecha de 360°.
- Giro a la izquierda de 360°.
- Control de altura cada tres-cuatro segundos o después de cada ejercicio.
- A 6000 pies señal de “no mas trabajo”.
- A 5000 pies señal y apertura solo.

QUÉ DEBES HACER AHORA:

Enhorabuena ya eres paracaidista. Ahora, hay a seguir aprendiendo.

Empieza por seguir una tradición invitándonos a unas cervezas mientras vemos y comentamos tus saltos.

A partir de ahora es muy importante la continuidad para no perder aptitudes. Debes realizar al menos un salto al mes, de no ser así, deberás hacer un salto de chequeo con instructor.

Antes de nada, lee las siguientes páginas de este manual para que sepas o recuerdes todas las normas de seguridad de esta zona de saltos. Cualquier duda pregunta a un instructor.

Aquí tienes una guía básica de lo que deberías hacer cada vez que vengas a saltar con nosotros:

- Haz “check-in” en la app de burble en tu móvil para que sepamos que estás aquí a través de nuestro sistema informático
- Busca a un instructor y coméntale tu progresión para que te guíe en tu siguiente salto
- Apúntate en un vuelo con tiempo suficiente para coger tu material, chequearlo y estar listo para subirte al avión en el aviso de 5 minutos
- Comunica al organizador, o persona con mas experiencia del salto, tus intenciones, que tipo de salto vas a hacer y altura de apertura
- Recuerda lo aprendido, protege tu equipo en el ascenso en el avión y repasa tu salto mentalmente
- Una vez en tierra coloca tu equipo y la tarjeta de plegado como te han enseñado, quítate el mono de salto y coloca todo tu material en su lugar correspondiente
- Rellena tu libro de saltos, séllalo en la oficina y que te lo firme un instructor



SKYTIME GENERAL RULES

POR SI NO LO RECUERDAS EL PARACAIDISMO ES UN DEPORTE PELIGROSO

DE TI DEPENDE hacerlo lo más seguro posible **NO SEAS CONFORMISTA**
ASUME RESPONSABILIDADES por tu propia seguridad y la de los que te rodean
PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA revísalos antes de cada salto
CHEQUEO DE EQUIPOS siempre pide uno antes de cada salto. Hasta el salto 25 un instructor debe chequearte. A partir del salto 25, chequeo de un instructor es recomendable, chequeo entre paracaidistas es obligatorio.
CONOCE EL TIEMPO DE SEPARACIÓN necesario entre grupos
ACERCATE AL AVIÓN SIEMPRE POR DETRÁS y siempre cuando el avión se haya detenido completamente
RECUERDA CHEQUEAR LA LÍNEA ROJA EN LA COLA DEL AVIÓN
CINTURONES DE SEGURIDAD Y CASCO obligatorios y puestos hasta 1000Ft
LA PUERTA DEL AVIÓN debe estar cerrada hasta 1000Ft, chequea siempre con el piloto o instructores antes de abrir la puerta. No golpees la puerta al abrir o cerrar.
CAMARAS debes tener al menos 100 saltos y recibir un briefing de un instructor, antes de saltar con cualquier cámara
CHEQUEO DE ANILLAS Y PILOTILLO hazlo antes de prepararte para salir del avión, ten cuidado al moverte dentro del avión, protege y chequea tu pilotillo hasta la salida del avión
CUENTA BIEN EL TIEMPO DE SEPARACIÓN y confirma visualmente que existe suficiente separación horizontal. Movimientos laterales (Freefly) y derivas cortas individuales o de grupos pequeños, deben ir siempre perpendiculares a la pasada del avión.
MOVIMIENTOS LATERALES (FreeFly) y derivas cortas individuales o de grupos pequeños, deben ir siempre perpendiculares a la pasada del avión
EN LA SEPARACIÓN se consciente de donde está todo el mundo a tu alrededor
MALFUNCIONES expectante ante una malfunción y preparado para ejecutar los procedimientos de emergencia
¿TU CAMPANA SE HA ABIERTO CORRECTAMENTE? si te lo tienes que preguntar, la respuesta es probablemente “no”. Ejecuta el procedimiento de emergencia sin demora. Recuerda altura de decisión 2500Ft.
BUSCA EL RESTO DE CAMPANAS durante todo tu vuelo de campana
DESPUÉS DE LA APERTURA vuela tu campana perpendicular a la pasada del avión hasta ver abierto al siguiente grupo
DURANTE TU VUELO DE CAMPANA haz solo los giros necesarios
DIRECCIÓN DE ATERRIZAJE siempre determinada por la manga de viento, si no hay flecha o “T”, pregunta a los instructores por la dirección de aterrizaje y chequea nuestra foto aérea con patrones de aterrizaje
ATERRIZAJES EN LA PLAYA 100 saltos mínimo para aterrizar en la playa, equipos de alquiler no permitidos, obligatorio briefing de instructores y aterrizar paralelo a la línea de costa.
TANDEMOS Y ALUMNOS SIEMPRE TIENEN PRIORIDAD BAJO CAMPANA Es más fácil para ti maniobrar y acomodarte a sus tráficos
HAZ SIEMPRE UN TRÁFICO DE CAMPANA PREDECIBLE con patrones largos y rectos como muestra nuestra foto de patrones de aterrizajes, mantén separación horizontal y vertical, no aceleres para adelantar a otras campanas
GIROS DE MÁS DE 360 GRADOS NO ESTÁN PERMITIDOS por debajo de 1000Ft, no hagas giros consecutivos de más de 180 grados por debajo de 1000FT, giros consecutivos de más de 90 grados no están permitidos por debajo de 500FT. No ay razón para hacer giros de más de 90 grados por encima de 1000FT.
ABRE TU CAMPANA EN EL LADO OESTE DE LA PISTA debes estar al menos a 1000Ft cuando cruces la pista y ser capaz de entrar en tu tramo de viento a favor con suavidad
ATERRIZAJES FUERA DE ZONA, si no puedes llegar a tu zona de aterrizaje normal a una altura razonable, elige una zona de aterrizaje alternativa (ver foto). No te arriesgues, elige la zona de aterrizaje buena a la altura correcta.
APROXIMACIÓN FINAL debes estar en final a la altura correcta. Vuela recto con mandos arriba. Sin hacer zigzag ni volar frenado.
ATERRIZAJES no arriesgues para aterrizar de pie, resbalar con el culo o hacer la rulé (PLF) es siempre mejor que arriesgar.
DESPUÉS DE ATERRIZAR baja tu campana al suelo rápidamente y gírate para ver posibles tráficos cercanos. Muévete hacia la zona de plegado cuando sea seguro hacerlo
ATERRIZAJES EN LA ZONA ESTE DE LA PISTA debes cruzar la pista a través de los pasos de cebra. Asegúrate de mirar en busca de aviones a ambos lados antes de cruzar. Si se puede cruzar, cruza perpendicular a la pista lo más rápido posible. Si vienes aviones o están entrando en la pista, aléjate hacia atrás 20 metros y pon una rodilla en tierra con el paracaídas en el hombro, quédate mirando al piloto para hacerle saber que le has visto y no vas a cruzar hasta que la pista esté despejada.
ATERRIZAJES CERCA DE LA PISTA aléjate de la pista cuanto antes
WINGSUIT, TRACKERS Y SALTOS DE ÁNGULO máximo dos grupos de track o ángulo por avión, lee/pregunta por las normas de vuelo horizontal, mira la foto aérea con los patrones de vuelo horizontal
ZONAS DE ATERRIZAJES PELIGROSAS mira las fotos aéreas
¡USA TUS OJOS Y TU CEREBRO!!
Ningún grupo de normas podrá reemplazar jamás el buen sentido común y el buen hacer en las decisiones que tomamos. Estate atento a tu alrededor y a los tráficos en todo momento. Mira lo que hay a tu alrededor y elige la opción más segura... o te patearemos el culo.

IN CASE YOU FORGOT SKYDIVING IS A DANGEROUS SPORT

IS UP TO YOU to make it as safe as possible **DON'T BE COMPLACENT!**
TAKE RESPONSIBILITY for your safety and those around you
EMERGENCY PROCEDURES ... Review them before every jump
GEAR CHECKS... Get one before every jump. Until 25 jumps instructor must check you. From 25 to 100 check from instructor recommended and between jumpers mandatory. From 100 jumps, you can check yourself and be check by others.
FIND OUT THE EXIT SEPARATION TIMINGS needed between groups
ALWAYS APPROACH THE PLANE FROM THE REAR and always when the plane has stopped completely
REMEMBER TO CHECK RED LINE ON PLANE TAIL
SEATBELTS AND HELMETS must be on until 1000 ft
THE AIRCRAFT DOOR must stay closed until 1000ft, always check with pilot or instructors before open the door. Don't slam door on open or close
CAMERAS you must have at least 100 jumps before jumping one, even gopro
HANDLE CHECKS do one before preparing to exit, be careful on moving inside plane and check your pilochute until the exit
COUNT OFF EXIT SEPARATION TIME and visually confirm that there is adequate horizontal separation
LATERAL MOVEMENTS (freefly) and short trackings individual or small groups must go always perpendicular to plane runway
ON BREAK OFF stay aware of everyone around you
MALFUNCTIONS expect them and be ready to perform emergency procedures
DO YOU HAVE A GOOD CANOPY OVER YOUR HEAD? If you have to ask, the answer is probably “No”. Execute your emergency procedure without delay. Remember decision altitude 2500FT
LOOK FOR THE OTHER CANOPIES during your entire canopy flight
AFTER OPENING flight your canopy perpendicular to jump run until you see the next group open.
DURING YOUR DESCENT UNDER CANOPY do as few turns as possible
LANDING DIRECTION is determined by the wind sock, if there is no arrow, ask instructors for landing directions and check our landing patterns picture.
BEACH LANDINGS must have at least 100 jumps and no rental gear allowed on the beach. You must have a briefing from instructor and always land parallel to the sea coast.
TANDEMOS AND STUDENTS HAVE THE RIGHT OF WAY It is easier for you to manoeuvre and accommodate their flight paths than it is for them to accommodate you
FLY A PREDICTABLE PATTERN with long straight legs as pictures shows, keep horizontal and vertical separation, don't speed to pass other canopies.
NO MORE THAN 360 DEGREE TURNS below 1000ft, no more than 180-degree consecutive turn below 1000ft, no more than 90-degree consecutive turn below 500ft, no reason to do turns greater than 90s above 1000ft either.
OPEN ON THE WEST SIDE OF THE RUNWAY you must be at least 1000ft when you cross the runway and be able to smoothly enter into your downwind leg of the pattern
OUTSIDE LANDING AREAS, if you cannot make the normal landing area by a reasonable altitude, choose alternative landing areas (see picture). don't risk yourself, choose the right landing area at the right altitude.
FINAL APPROACH be on it at your right altitude, fly straight in a full flight. no zigzagging or deep break flying
LANDING don't try to force a stand up. Slide in or PLF if necessary.
AFTER LANDING immediately collapse your canopy and turn to see incoming canopy traffic. Move to the packing area when it is safe to do so
LANDING ON THE EAST SIDE OF RUNWAY must cross runway through the crosswalk point. Be sure to check for planes both sides before crossing. If it's clear cross in a short path perpendicular to the runway as fast as possible. If planes are coming or getting into the runway, get back 20 meters and put one knee on the floor with parachute over your shoulder and keep looking the pilot to show him you saw him and you are not going to cross until the runway is clear.
LANDING NEAR TO RUNWAY get far from it as soon as you can
WINGSUIT, TRACKERS AND ANGLE FLYERS please ask/read for the horizontal flying rules and guidelines, and see the aerial photo for flight paths
HAZAROUS LANDING AREAS see aerial photos
USE YOUR EYES AND BRAINS!!
No set of rules will ever replace good awareness and common sense decision making. Stay aware of your surroundings and traffic at all times. See what's going on around you and make the safest choice... or we will kick your ass.



NORMAS PARA SALTOS DE RELATIVO EN SKYTIME – SKYTIME BELLY JUMP RULES

| EXPERIENCIA REQUERIDA OBLIGATORIA | | REQUIRED MANDATORY EXPERIENCE | |
|--|--|--|---|
| <p style="text-align: center;"><i>MENOS DE 25 SALTOS</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Únicamente puede realizar saltos solo o acompañado de un instructor de Skytime o persona autorizada por un instructor. - Con 25 saltos ya puede obtener el título A para saltar con otros paracaidistas siguiendo estas normas. | <p style="text-align: center;"><i>ENTRE 25 y 55 SALTOS</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Máximo dos saltadores, incluido tú mismo, en posición de caja. Este grupo puede verse incrementado en un saltador más, siempre que el tercero tenga al menos 200 saltos o título C, siendo éste el organizador del salto y responsable del mismo y esté autorizado por algún instructor de Skytime o persona autorizada por Skytime. - En esta fase y siempre que las condiciones y vuestra habilidad lo permita, se harán las derivas perpendiculares a la pasada del avión. | <p style="text-align: center;"><i>LESS THAN 25 JUMPS</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Only solo jumps or with Skytime instructor or authorised person by Skytime instructors. - With 25 jumps you can get A license to jump with other jumpers following these rules. | <p style="text-align: center;"><i>BETWEEN 25 and 55 JUMPS</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 jumpers together maximum, this number can be increase by one more jumpers if this third one has more than 200 jumps or C license, being this third one the responsible of the jumps and authorised by Skytime instructors. - In this phase, always if you skills allow it, separation tracking must be perpendicular to the plane runway. |
| <p style="text-align: center;"><i>ENTRE 55 y 80</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Tres componentes máximo incluido tú mismo, en posición de caja. - Este grupo podrá verse incrementado en un saltador más, siempre que tenga al menos 200 saltos o título C, siendo éste el organizador del salto y responsable del mismo y esté autorizado por algún instructor de Skytime o persona autorizada por Skytime. | <p style="text-align: center;"><i>ENTRE 80 y 200 SALTOS</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Cuatro componentes máximo, incluido tú mismo. - Este grupo podrá verse incrementado en varios saltadores más, siempre que todos tengan al menos 200 saltos o título C y estén autorizados por algún instructor de Skytime o persona autorizada por Skytime. | <p style="text-align: center;"><i>BETWEEN 55 AND 80 JUMPS</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 jumpers máximo including yourself. - This group can be increase by one more jumpers if this third one has more than 200 jumps or C license, being this third one the responsible of the jumps and authorised by Skytime instructors | <p style="text-align: center;"><i>BETWEEN 80 AND 200 JUMPS</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 4 jumpers máximo including yourself. - This group can be increase with more jumpers if all of them has more tan 200 jumps or C license and are authorise by Skytime instructors. |
| <i>NORMAS GENERALES</i> | | <i>GENERAL RULES</i> | |
| <ul style="list-style-type: none"> - Mira el cuadro de experiencia requerida para saber qué tipo de saltos de relativo puedes o no puedes hacer. - Queda absolutamente prohibido hacer saltos de freefly, saltos diferentes a los anteriores, hasta que no se hayan completado 80 SALTOS, con el fin de asegurarte un control del entorno correcto, percepción de la velocidad y alturas adecuadas, así como una perfecta separación a la hora de abrir nuestro paracaídas. - Uso de audible recomendado en todos los saltos de grupo en relativo. | | <ul style="list-style-type: none"> - Look at the mandatory required experience table to know what type of belly flying jumps you can do. - Freefly jumps or other different jumps that the ones described above are not allowed with less than 80 jumps in order to control the environment in a proper way, speed and altitude perception and a correct separation before opening the parachute- - Audible recommended for all group belly jumps. | |



NORMAS PARA SALTOS DE FREEFLY EN SKYTIME – SKYTIME FREEFLY JUMP RULES

| EXPERIENCIA REQUERIDA OBLIGATORIA | | REQUIRED MANDATORY EXPERIENCE | |
|---|--|--|---|
| <p style="text-align: center;">MENOS DE 80 SALTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> - No está permitido hacer saltos de freefly con menos de 80 saltos. | <p style="text-align: center;">MAS DE 80 SALTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Haber completado los 80 saltos siguiendo las normas de saltos de relativo de Skytime - Saltos SOLO o acompañado de un instructor de Skytime o persona autorizada por instructores de Skytime. - En saltos solo debes recibir briefing del salto, spot y desplazamientos por parte de un instructor de Skytime o persona autorizada. | <p style="text-align: center;">LESS THAN 80 JUMPS</p> <ul style="list-style-type: none"> - No freefly jumps with less than 80 jumps. | <p style="text-align: center;">MORE THAN 80 JUMPS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Completed these 80 jumps following <i>Skytime belly jumps rules</i>. - Only solo jumps or with Skytime instructor or authorised person - In all solo jumps, you must get a briefing of the jumps, spot and movements by Skytime Instructor. |
| <p style="text-align: center;">MAS DE 100 SALTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Haber realizado algún salto con instructor de Skytime o persona autorizada, para demostrar control de velocidad, acercamientos y alejamientos. - También puedes demostrar dicha habilidad enseñando videos a un instructor de Skytime. - Saltos 1-1 siempre autorizados ambos saltadores por instructores de Skytime o persona autorizada por los mismos. | <p style="text-align: center;">MAS DE 200 SALTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Saltos en grupo de máximo 4 personas, siempre que los 4 cumplan los requisitos anteriores y estén autorizados por instructores de Skytime. - Este grupo podrá incrementarse por personas con más de 200 saltos autorizadas por instructores de Skytime. | <p style="text-align: center;">MORE THAN 100 JUMPS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Have performed at least one jump with Skytime instructor or authorised person, to demonstrate control of speed and movements in a vertical freefly jump. - You can show videos to Skytime instructor to demonstrate these abilities. - Jumps 1-1 always authorised by Skytime instructors. | <p style="text-align: center;">MORE THAN 200 JUMPS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Group jumps of maximum 4 people, all 4 must meet the freefly requirements and are authorized by Skytime instructors. - This group can be increase with more jumpers if all of them has more than 200 jumps and are authorise by Skytime instructors. |
| <p>NORMAS GENERALES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Audible obligatorio en todos los saltos de freefly. - Equipo adaptado para freefly con goma entre las perneras y bolsillo de pilotillo en perfecto estado. - Saber derivar de espaldas para una buena separación es recomendable para saltos 1-1 y obligatorio en saltos de más de 2 paracaidistas. | | <p>GENERAL RULES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Audible altimeter mandatory ion all freefly jumps. - Rig freefly friendly with elastics between legs and pilochute pocket in perfect condition. - Being able to track on your back is recommended for 1-1 freefly jumps and mandatory in freefly jumps with more than 2 jumpers. | |



GUÍA Y NORMAS PARA SALTOS DE TRACK Y ÁNGULO EN SKYTIME

DEBES INFORMAR (CON TIEMPO SUFICIENTE) AL MANIFEST O INSTRUCTORES DE SKYTIME SI HACES ALGÚN TIPO DE SALTO DE TRACK, ANGULO O DESPLAZAMIENTO HORIZONTAL. Si no informas y hay algún conflicto, igual debes hacer otro tipo de salto o bajarte del vuelo. Audible obligatorio para todos los saltos de track, ángulo, track suit, wingsuit.

| EXPERIENCIA REQUERIDA OBLIGATORIA | NORMAS GENERALES |
|--|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p style="text-align: center;">MENOS DE 50 SALTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> - No puede hacer saltos completos de track ni ángulo, ni siquiera solo, a no ser que un instructor de skytime o persona autorizada por un instructor vaya con él. - No puede saltar con track suit ni wingsuit </div> <div style="width: 48%;"> <p style="text-align: center;">ENTRE 50 y 99 SALTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Puede hacer saltos de track solo si le autoriza un instructor de skytime. - Debe tener al menos 10 saltos con instructor de skytime para poder saltar en grupos de máximo 2 personas. - Debe haber un instructor de skytime (o persona autorizada por un instructor de Skytime) en cualquier salto que hagas de track o ángulo de más de 2 saltadores. - Máximo 4 personas por grupo - No puede saltar con track suit o wingsuit </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 20px;"> <div style="width: 48%;"> <p style="text-align: center;">ENTRE 100 y 199 SALTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Debe tener al menos 10 saltos con algún instructor de skytime para poder saltar en grupos de máximo 3 personas sin ir acompañado de un instructor o persona autorizada. - No puede saltar en grupos de más de 3 personas sin un instructor en dicho grupo. - Máximo 4 personas por grupo - Puede saltar un track suit después de un salto de chequeo con un instructor de skytime - No puede saltar Wingsuit </div> <div style="width: 48%;"> <p style="text-align: center;">ENTRE 200 y 500 SALTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Puede saltar y liderar saltos de track de no más de 4 personas después de haber recibido autorización y briefing de un instructor o persona autorizada de skytime - Puede saltar un track suit después de haber recibido un briefing por parte de un instructor de skytime - Puede hacer un curso de wingsuit con un instructor autorizado por skytime </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>MAS de 500 SALTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Puede saltar y liderar grupos de track de más de 4 personas después de ser autorizado por el staff de skytime y haber recibido el briefing pertinente. </div> | <p>TRACK O ANGULO:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mira el cuadro de experiencia requerida para saber qué tipo de saltos de track puedes o no puedes hacer. - MÁXIMO dos grupos de track o ángulo están permitidos por avión. - No están permitidos saltos de track o ángulo si no hay completa visibilidad con el suelo desde 13000FT. - No están permitidos saltos de track si la pasada del avión no es paralela a la costa. - Los líderes de los grupos de track siempre deben volar de pecho Y SON LOS RESPONSABLES DEL SALTO. - Un grupo saldrá primero y otro el último de la pasada, mirar gráfico para dirección de vuelo. - Ninguna otra dirección de vuelo diferente a la de los gráficos está permitida sin la autorización de los managers/instructores de skytime. - Si aterrizas fuera de zona quédate en el lugar y alguien ira a recogerte. - Recuerda que cuando abres la campana más lejos que los demás en un salto de track, todos los demás tienen prioridad sobre ti en el aterrizaje y vuelo de campana. Vuelve a la DZ con la campana de forma controlada y segura, no te cruces con otros grupos o paracaidistas. <p>TRACK SUITS:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mira el cuadro de experiencia requerida para saber si puedes saltar con track suit - Solo dos grupos de track suit o wingsuit permitidos por cada vuelo. - Los track suit siempre salen últimos del avión por delante de los wingsuit - Briefing de ruta de vuelo obligatorio para todos los saltos con track suit <p>WINGSUITS:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mira el cuadro de experiencia requerida para saber si puedes saltar un traje de alas. - Siempre salen últimos del avión - Briefing de ruta de vuelo obligatorio para todos los saltos con traje de alas. <p>RESPONSABILIDADES/HABILIDADES DEL LIDER DE UN TRACK:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Asegurarse que todos los saltadores del grupo tienen nivel suficiente para ese salto y cumplen con las normas de seguridad generales y los cuadros de experiencia. - Siempre volará de cara al suelo, no podrá volar de espaldas a no ser que lo autorice un instructor o manager de Skytime cualificado. - Capaz de realizar un briefing del salto de manera correcta con tiempo suficiente. - Capaz de llevar la dirección correcta en un track - Asegurarse que todo su grupo a llegado a la DZ con seguridad después de aterrizar. - La responsabilidad completa de un salto de track corre a cargo del líder del track, asegúrate que puedes y sabes asumir dicha responsabilidad. |



SKYTIME ANGLE AND TRACKING RULES

YOU MUST INFORM (WITH TIME ENOUGH) TO MANIFEST OR SKYTIME INSTRUCTORS IF YOU ARE GOING TO DO ANY ANGLE, TRACKING JUMP OR HORIZONTAL FLYING JUMP. If you don't inform and there is any conflict while boarding, maybe you will make a different type or jump or get out of the load.
Audible mandatory for every angle, track, track suit or wingsuit jump.

| REQUIRED MANDATORY EXPERIENCE | GENERAL RULES |
|--|---|
| <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p style="text-align: center;">LESS THAN 50 JUMPS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Can't make full tracking/angle jumps, not even alone, unless Skytime instructor or authorize person is jumping with you. - No track suit or wingsuit allowed. </div> <div style="width: 48%;"> <p style="text-align: center;">BETWEEN 50 AND 99 JUMPS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Can make solo jumps authorised by Skytime Instructor. - Must have at last 10 tracking jumps with Skytime Instructor or authorised jumper to be able to do tracking jumps with a maximum of 2 jumpers without an Instructor on the jump. - Skytime instructor must be on the jump if you want to fly with more than 2 jumpers (including yourself). - 4 jumpers maximum per jump. - No track suit or wingsuit allowed. </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 20px;"> <div style="width: 48%;"> <p style="text-align: center;">BETWEEN 100 and 199 JUMPS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Must have at last 10 tracking jumps with Skytime Instructor or authorised jumper to be able to do tracking jumps with a maximum of 3 jumpers without an Instructor on the jump. - Can't jump with more than 3 jumpers without an instructor in the jump. - 4 jumpers maximum per jump. - Can jump track suit after a check dive with Skytime Instructor. - No wingsuit allowed. </div> <div style="width: 48%;"> <p style="text-align: center;">BETWEEN 200 AND 500 JUMPS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Can jump and be the leader of tracking jumps with a maximum of 4 jumpers after being authorise and briefed by Skytime Instructor. - Can jump track suit after a briefing with Skytime Instructor. - Can make Wingsuit Course with a Skytime Wingsuit Instructor </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>MORE than 500 JUMPS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Can jump and be the leader of tracking jumps of more than 4 jumpers after being authorised and briefed by Skytime Instructor. </div> | <p>TRACK OR ANGLE:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Check required experience box to know what type of jumps you can join in. - MAXIMUM 2 groups of tracking or angle per plane are allowed. - Horizontal or angle flying is NOT allowed if there is NO full visibility from 13000FT. - No horizontal or angle flying allowed if the jump run is not parallel to the coast line - Track leaders must always fly on their belly and they have FULL RESPONSIBILITY OF THE JUMP. - One group must exit first and the other group must exit last. Look photo for flying directions. - Other flying directions are not allowed in any jump without instructors or managers authorisation. - Outside landings, stay in the place and someone will pick you up. - Remember, under canopy after a tracking jump, EVERYONE HAS PRIORITY over you on canopy fly and landing. Come back to dz flying your canopy safely and don't pass over other jumpers under canopy. <p>TRACK SUITS:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Check required experience box to know if you can use track suit or not. - Only 2 groups of track suit or wingsuit allowed per plane. - Track suit always jump last before wingsuit. - Flying Briefing mandatory for any track suit jump <p>WINGSUITS:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Check required experience box to know if you can use wingsuit or not. - Always jump last. - Flying Briefing mandatory for any wingsuit jump. <p>RESPONSABILITIES/HABILITES OF AN HORIZONTAL JUMP LEADER:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Make sure all the jumpers have enough knowledge and level for that jump, all accomplish the requirement experience box and general rules. - Will always fly belly to ground, no back flying unless authorised by Skytime qualify instructors. - Be able to make a jump briefing in a proper way and with time enough - Able to lead in the right fly path - Make sure all the group land and come back to the DZ safely. - The leader has full responsibility of the jump, make sure you can handle and know all the responsibilities. |