



MÉTODO ACELERADO
DE CAIDA LIBRE
(MACL)



CURSO PAC

MANUAL DEL ALUMNO



INDICE

1.- INTRODUCCION

2.- DOCUMENTACIÓN

- 2.1.- LICENCIA DEPORTIVA
- 2.2.- LIBRO DE SALTOS
- 2.3.- TITULACIONES

3.- MATERIAL

- 3.1.- ACCESORIOS
- 3.2.- EQUIPO

4.- SECUENCIA DE UN SALTO

- 4.1.- PREPARACIÓN EN TIERRA O “BREAFFING”
- 4.2.- NOS EQUIPAMOS
- 4.3.- EMBARQUE
- 4.4.- DESPEGUE Y ASCENSO
- 4.5.- SALIDA
- 4.6.- CAIDA LIBRE
- 4.7.- SECUENCIA DE APERTURA
- 4.8.- APERTURA
- 4.9.- VUELO CON CAMPANA
- 4.10.- TRÁFICO Y ATERRIZAJE
- 4.11.- REPASO DEL SALTO O “DEBREAFFING”

5.- EMERGENCIAS

- 5.1.- AVION
- 5.2.- CAIDA LIBRE
- 5.3.- EQUIPO
- 5.4.- TOTALES
- 5.5.- PARCIALES
- 5.6.- INCIDENCIAS
- 5.7.- VUELO CON CAMPANA
- 5.8.- ATERRIZAJE

6.- COMUNICACION EN CAIDA LIBRE

7.- NIVELES

8.- SIGUEINTES PASOS-AHORA QUÉ

9.- NORMAS SEGURIDAD SKYTIME

1.- INTRODUCCIÓN

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).

Hoy en día, los paracaidistas, independientemente de su nivel de experiencia, según normativa europea 965-2102, somos denominados "especialistas". Se consideran Especialistas a toda persona que haya recibido algún curso de especialista por el club o centro de paracaidismo.

Las funciones y responsabilidades de los paracaidistas son tener conocimiento suficiente para llevar a cabo la actividad dentro de los estándares de seguridad que marca cada compañía, dichos conocimientos se detallan a continuación en este manual

Existe un Sistema de gestión de riesgo SMS, para que se puedan valorar situaciones de riesgo mediante una hojas de reporte de sucesos que se encuentran en la oficina-manifest y el email notificaciones@skytime.es.

El AFF/PAC 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 grabados 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**

2.- DOCUMENTACIÓN

2.1.- 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 es anual.

2.2.- 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.

2.3.- 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.

3.- MATERIAL

3.1.-ACCESORIOS:

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 (13.000 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. Recuerda quitártelo y colgarlo después de cada salto. Los monos que usarás durante el curso son exclusivos para alumnos PAC, después del curso deberás usar unos diferentes ubicados en nuestro almacén.

CHALECO SALVAVIDAS:

En algunos aeródromos y federaciones es obligatorio el uso de chaleco salvavidas si tu zona de saltos está próxima al mar. Los nuestros se encuentran en el mismo sitio que los paracaídas. En nuestra zona no es obligatorio su uso pero, en caso de que tu instructor te dijera que debes usarlo, se coloca en la cintura como una riñonera y solo sería necesario ponerlo como chaleco y, accionarlo, en caso de caer al agua, procedimiento que explicaremos más adelante en este manual.

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.

3.2.- 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 des-multiplicador 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).

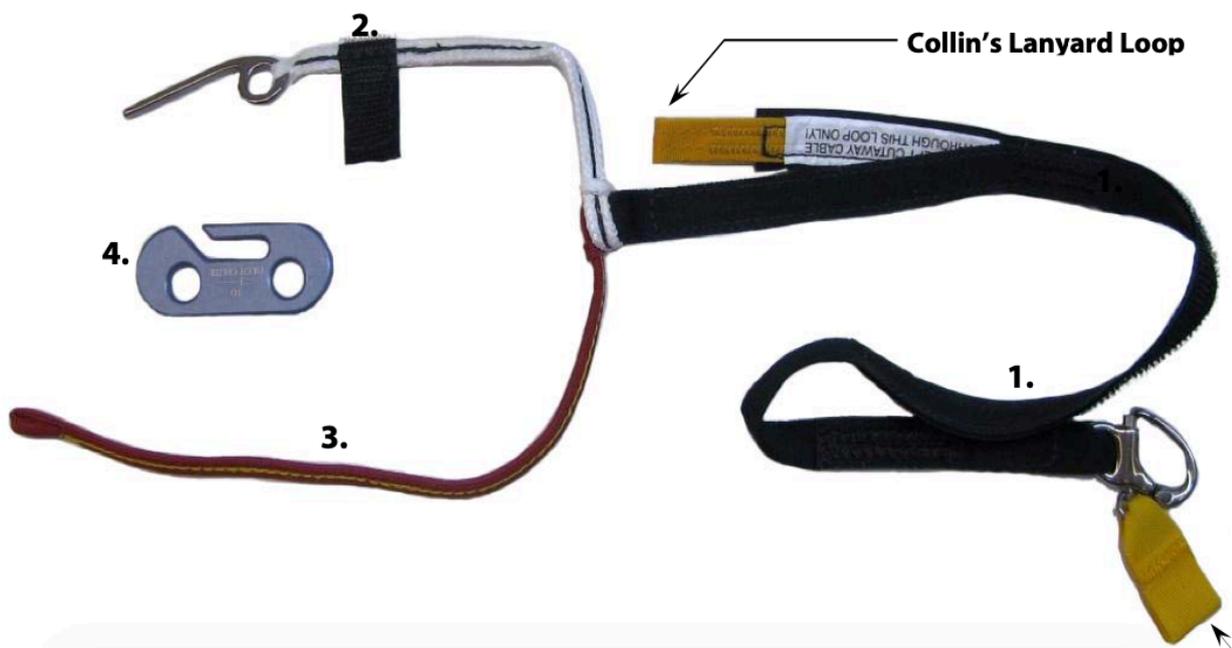
En las bandas traseras y pegados con velcro se encuentran los mandos (generalmente de color amarillo) que nos servirán para dirigir la campana. Tiramos del derecho giramos a la derecha, tiramos del izquierdo giramos a la izquierda, tiramos de los dos y frenamos el paracaídas.

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 RSL y otro el Skyhook. El RSL y el Skyhook tienen la misma funcionalidad: al producirse una “malfunción” y liberar la campana principal, ésta ejerce la tracción suficiente para tirar del cable de apertura de la campana de reserva y, por lo tanto, se abre el paracaídas de reserva. Los dos llevan un trocito de cinta que une nuestro paracaídas principal con el pin de apertura de la campana de reserva. Lo reconoceremos muy fácilmente porque va unido a la banda izquierda de la campana principal mediante un mosquetón con una cinta de color amarillo. Para desconectar el RSL y Skyhook, debemos tirar de dicha cinta amarilla para abrir el mosquetón y soltarlo.

Aunque tenga la misma funcionalidad y estén conectados a la misma banda izquierda de nuestro paracaídas, el RSL únicamente se conecta a esa banda izquierda y extrae el pin del paracaídas de reserva, permitiendo que se abra la campana de reserva.

El Skyhook tiene una pequeña diferencia que vemos en los esquemas de aquí abajo. Posee lo que se llama “Collin’s lanyard loop”, que también extrae el cable amarillo de liberación de nuestra banda derecha del paracaídas principal. Por lo que ambas bandas se liberarían de manera simultánea cuando tiramos de nuestra almohadilla de liberación, en una malfunción. Además, el Skyhook también está conectado a nuestra bolsa del paracaídas de reserva, por lo que la campana principal hace de ancla soltando ambas bandas de nuestro paracaídas principal, extrayendo el pin de cierre de nuestro paracaídas de reserva y tirando a su vez de la bolsa del paracaídas de reserva.



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, FXC 12000, 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.

En Skytime, todos nuestros paracaídas de alumno y alquiler están equipados con Cypres. Para encenderlo debemos dar una pulsación sobre el botón de color situado a la derecha del “display” electrónico que encontramos en la parte de arriba trasera del contenedor. Eso activará el dispositivo. Mantendremos la vista sobre el “display” y la pequeña bombilla roja entre el display y el botón y, sin alejar demasiado el dedo del mismo, pulsaremos cada vez que se ilumine la luz roja, hasta tres veces. En ese momento se inicia una cuenta atrás de diez a cero donde el dispositivo hace sus chequeos de funcionamiento. Si viéramos cualquier número diferente de esa cuenta atrás hasta cero, avisaríamos a nuestro instructor. Una vez se queda fijo en cero, el dispositivo estaría listo para su correcto funcionamiento.



NOTA: no olvides que los sistemas descritos en los últimos párrafos (RSL, Skyhook , AAD), constituyen una seguridad adicional, que en ningún caso deben sustituir tu iniciativa para aplicar el procedimiento de emergencia que pueda corresponder ante cada malfunción.

CHEQUEO DE EQUIPO

Chequear antes de cada salto



Sistema 3 Anillas
Colocado correctamente
Se mueve con libertad
No tiene daños
Cable por lugar correcto
Cable se mueve

Banda Pecho
No tiene daños
Se puede ajustar

Almohadilla Liberación
Sin daños
Velcros firmes

Bandas de Piernas
Sin daños
Se pueden ajustar

RSL/Skyhook
Conectado correctamente
Sin bloquear cinta
Se mueve con libertad
Tirador accesible

Anilla Reserva
Sin daños
Velcros firmes
Tope cable/cordón ok

AAD
Encendido ok
Modo correcto
Display correcto

RSL/Skyhook
Cable enrutado ok
Conectado al pin ok

PIN Reserva
Pin en posición correcta
Loop reserva sin daños

PIN principal
Pin posición correcta
Loop sin daños
Contenedor cerrado
firmamente

Brida Pilotillo
Pilotillo conectado
Color en ventana
si colapsable

Solapa Reserva
Cerrada ok
después de
chequear Pin

Cubre bandas
Bandas en su sitio
Solapas cerradas

Brida Pilotillo
Bien guardada
en su sitio

Solapa del principal
Cerrada ok
después de chequear
Solapas en buen orden

Pilotillo - Bolsillo
Pilotillo en bolsillo
Bien doblado y metido
Bolsillo en buen estado
Bien agarrable

4.-SECUENCIA DE UN SALTO

4.1.- 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.

4.2.- NOS EQUIPAMOS:

Nos ponemos radio, mono, altímetro, equipo (previa revisión), casco y gafas (en la mano o al cuello). 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).

4.3.- EMBARQUE: nunca pasaremos por la parte delantera del avión, las hélices cortan cabezas.

Se deberá llegar a la zona de embarque perfectamente equipado, con tiempo suficiente para que se chequeen los equipos, y para organizar el orden de salida y por lo tanto de embarque, siguiendo el orden de los carteles proporcionados para ello por Skytime.

Nos dirigimos hacia el avión, siempre evitando las hélices pasando por la parte trasera de éste, y haremos una práctica de la salida con los instructores (siempre que sea posible).

Después nos sentaremos donde nos indiquen, y nos pondremos el cinturón de seguridad. 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). Si fuera necesario movernos, siempre será por encima de 4.000 pies y previa comunicación y autorización del piloto. Si nos sentamos al lado del piloto, le dejamos espacio suficiente para no molestarle mientras pilota y no nos comunicamos con él a no ser que sea necesario y siempre por encima de 5.000 pies

4.4.- DESPEGUE Y ASCENSO:

Durante el despegue y hasta los 1.000 pies de altura llevaremos el casco y el cinturón de seguridad puestos, 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) haremos la señal de no más trabajo, señal de apertura y simularemos la apertura de nuestro paracaídas principal. Mas o menos a 8.000 pies haremos 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, encenderemos y probaremos la radio y estaremos listos para saltar a 13.000 pies cuando el piloto nos de la señal de salida. Recuerda que en algunos aviones existen luces que nos indican la salida o bien el piloto nos dirá la palabra "exit". Tu instructor te explicará cuál es nuestro caso dependiendo del avión del que vayamos a saltar.

4.5.- SALIDA:

Una vez que se haya dado la señal de salida y todos los paracaidistas que salten delante de nosotros hayan salido por la puerta del avión, nuestro instructor verificará que estamos listos para saltar y chequeará que estamos en un punto correcto de salto.

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, "a cuatro patas" en el suelo del avión. Esperaremos a que nuestro instructor nos diga "a la puerta" y, si el avión desde el que saltamos tiene la puerta a la derecha y escalón, pondré el pie derecho en el escalón del avión y la rodilla izquierda en el suelo y al borde de la puerta, si la puerta 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)

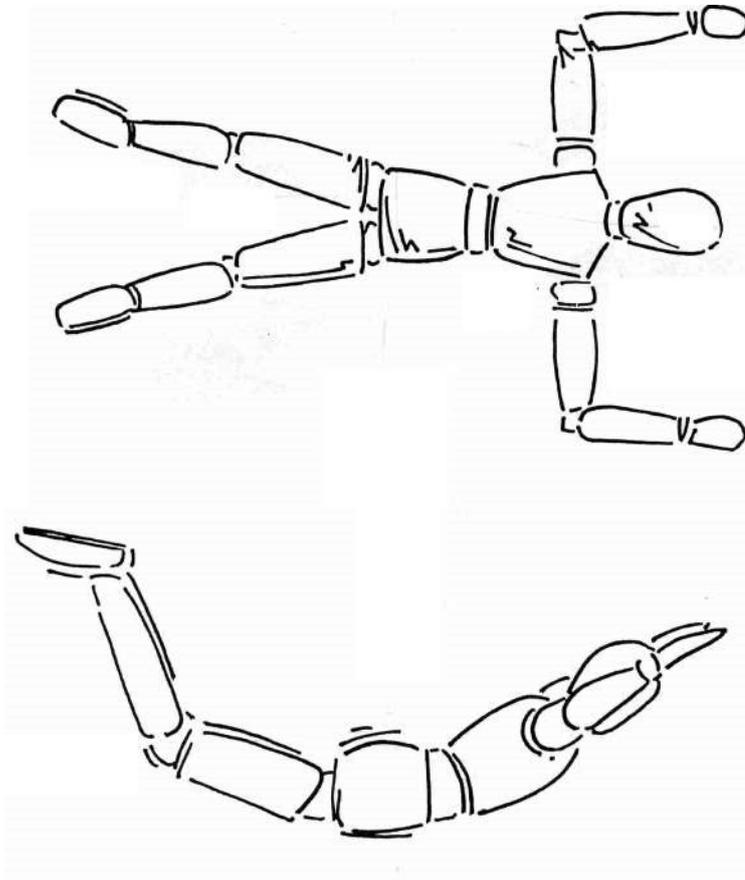
Piensa que en la puerta del avión se juntan el ruido del motor con el ruido del aire provocado por la velocidad, así que no tengas miedo de gritar para que tus instructores puedan oírte.

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).

4.6.- 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 pies que abriremos el paracaídas principal, 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 harás la señal de apertura, cruzando ambos brazos por delante de tu cara y tirarás de la anilla del principal y chequearás la campana por encima de tu hombro derecho contando...mil uno, mil dos....hasta mil cinco.

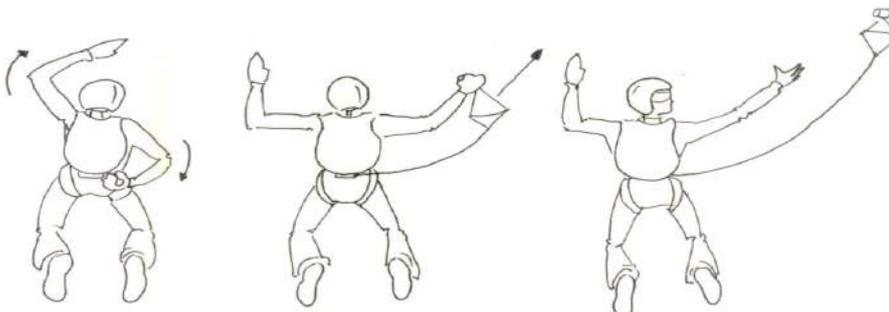
NOTA: recuerda mantener un buen arqueado durante todo el salto, desde que salimos del avión hasta que el paracaídas está completamente abierto.

4.7.- 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

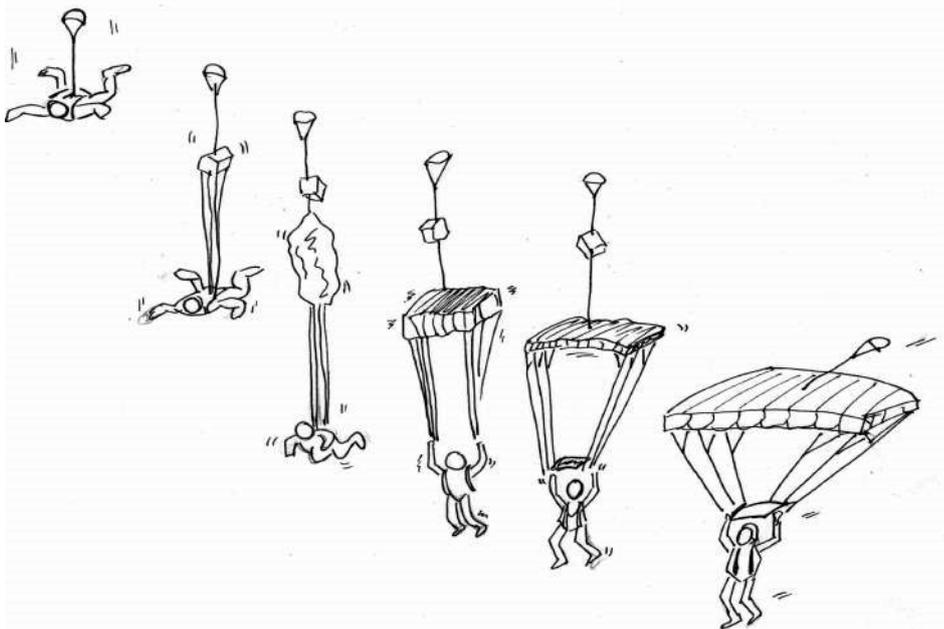


4.8.- APERTURA:

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, mirando a cada lado siempre antes de girar.

4.9.- 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.

4.10.- TRÁFICO Y ATERRIZAJE:

Una vez abierto el paracaídas, realizamos una “**prueba de vuelo**”:

- Frenamos 2-3 veces llevando los mandos hasta abajo, comprobando que nuestra campana frena, notando movimiento pendular en nuestro cuerpo.
- Giro derecha, previa comprobación mirando hacia el lado derecho de manera horizontal y hacia abajo, que no hay ningún otro paracaidista en esa zona.
- Giro izquierda, previa comprobación mirando hacia el lado izquierdo de manera horizontal y hacia abajo, que no hay ningún otro paracaidista en esa zona.

Localizamos nuestra zona de aterrizaje. 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.

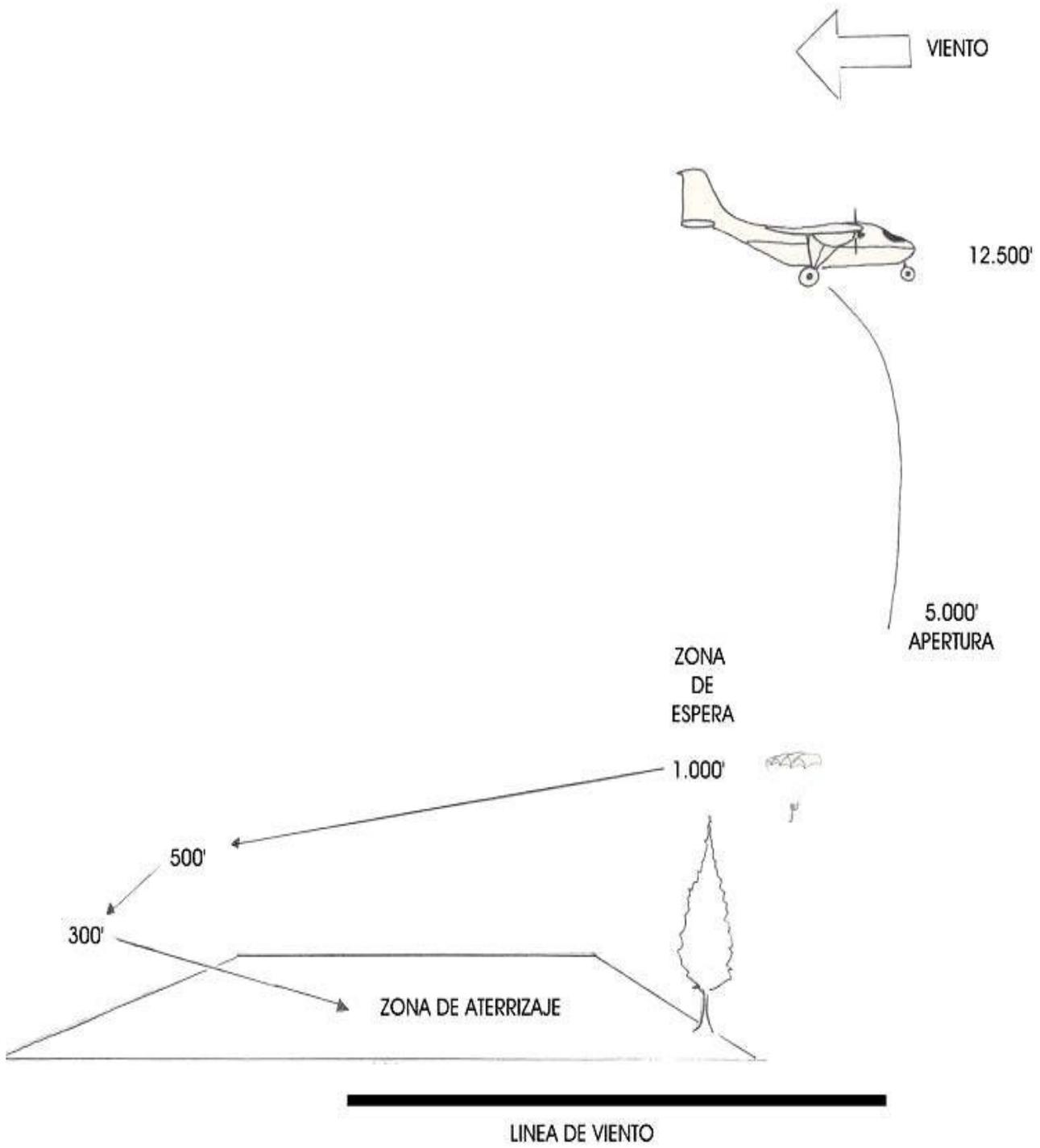
Al principio es difícil controlar las distancias en vertical, así que no dudes en usar tu altímetro para llevar a cabo un buen tráfico.

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 simultánea 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 seguidos de mas de 180°, por debajo de 500 pies no haremos giros seguidos de mas de 90° y por debajo de 300 pies (recta final) ya no haremos giros sino sólo pequeñas correcciones de dirección.

TRAFICO CORRECTO



PATRONES ATERRIZAJE



LANDING PATTERNS



5.-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.

5.1.- 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), cinturón de seguridad puesto hasta el aterrizaje. Una vez hemos aterrizado, quitar cinturón de seguridad, si fuera posible, y salir del avión alejándonos por la parte de atrás. A continuación, detallamos elementos auxiliares que podrías necesitar:
 - Si necesitamos utilizar el hacha para cortar algún cinturón o arnés recuerda que se encuentra detrás del asiento del copiloto del avión. También existe una navaja, situada en el lateral del asiento del copiloto, dentro de su funda.
 - En caso de tener que sofocar un pequeño incendio en el avión, el extintor se encuentra en la parte delantera, abajo y en el lado izquierdo del asiento del piloto según la dirección de vuelo.
 - Así mismo se dispone de un kit de primeros auxilios en la parte trasera, al lado del banco pequeño en el lado derecho del avión, según la dirección de vuelo.
 - Si necesitaras una linterna, se ubica encima de la puerta del piloto.
- 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, FXC 12000).

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.

5.2.-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 6000 ft. Si a los 5 segundos no he conseguido estabilizar mi posición, abro el paracaídas lanzando el pilotillo lejos de mi cuerpo.

En el caso de que no tenga control de altura, ni capacidad de recuperarla y no ver a ningún instructor cerca de mi, 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.

5.3.- EMERGENCIAS DE EQUIPO O MALFUNCIONES:

PROCEDIMIENTO STANDARD DE EMERGENCIA: “MIRO ALMOHADILLA DE LIBERACIÓN... LA COJO (MANO DERECHA), MIRO ALMOHADILLA 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 altura abriremos el reserva directamente.

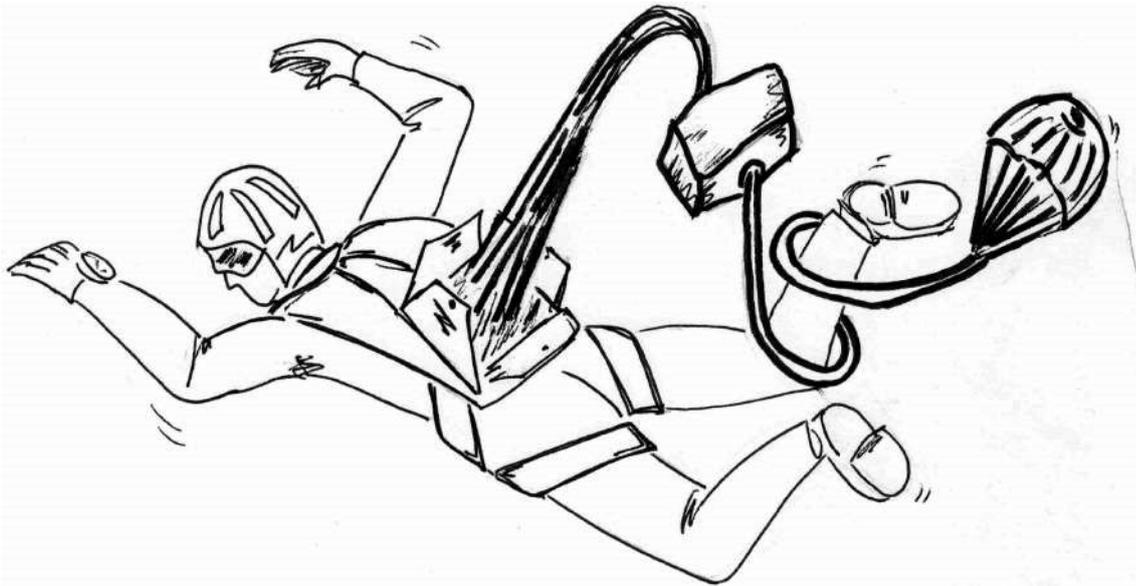
5.4.- MALFUNCIONES TOTALES:

- 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.

5.5.- 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. Control de altura, intentar deshacer la herradura dos veces, si no se consigue, realizar procedimiento de emergencia.



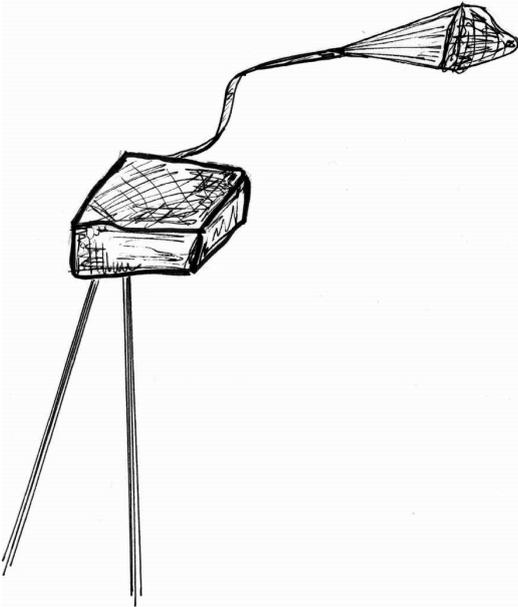
- HERRADURA EN EL PILOTILLO:

Apertura fuera de tiempo de las carpetas del principal, mientras que el pilotillo continúa en el bolsillo. Control de altura, 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.



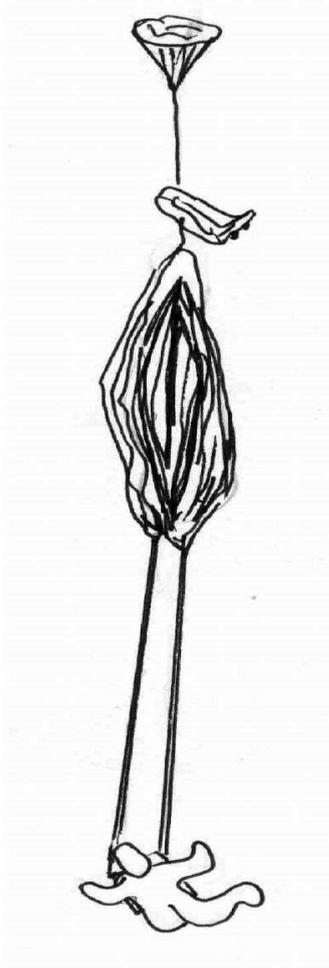
- **BOLSA CERRADA:**

El piloto extrae la bolsa, los cordones salen de las gomas pero la bolsa no se abre impidiendo que la campana se hinche. Control altura, procedimiento de emergencia.



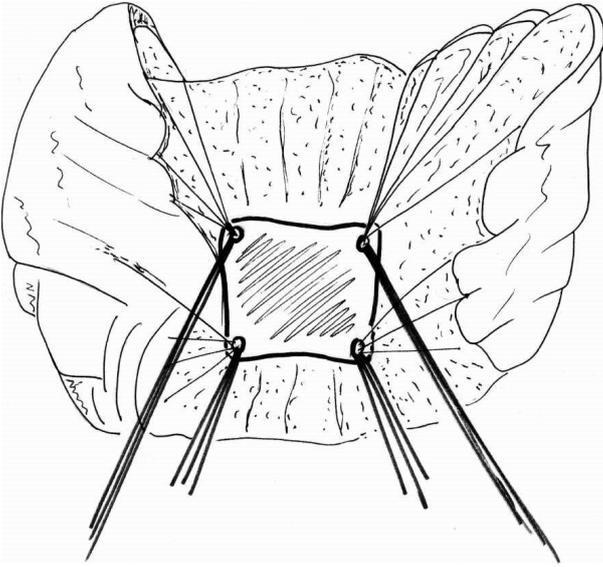
- **CAMPANA COLAPSADA:** o vela romana.

La campana no termina de inflarse, control de altura, procedimiento de emergencia.



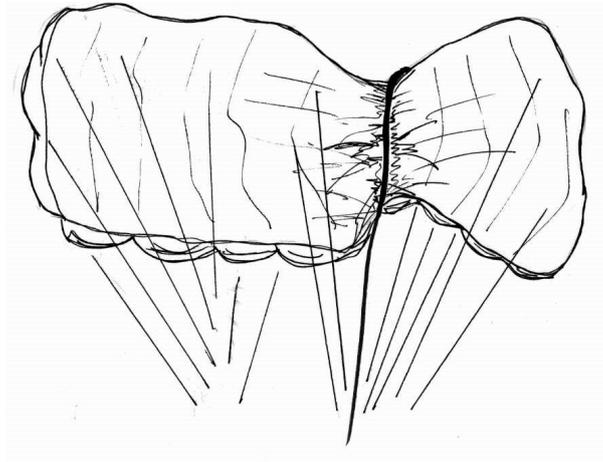
- “SLIDER” ENGANCHADO ARRIBA:

Enganchado con la tela de la campana o algún cordón, impidiendo que éste se deslice hasta abajo. Control de altura, 2-3 flare completos. Si no se suelta, procedimiento de emergencia.



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

Control de altura, dos flare fuertes, si no se suelta, procedimiento de emergencia.



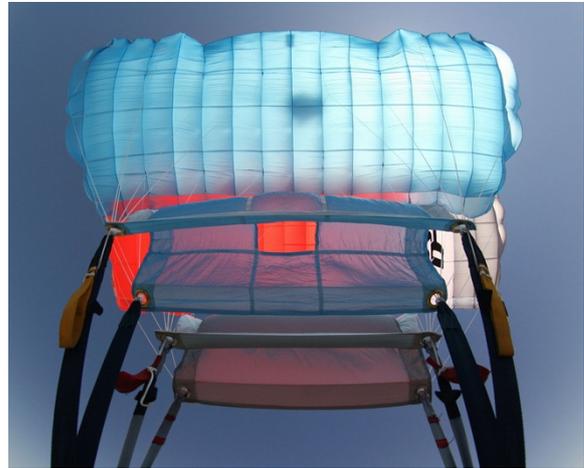
- NUDOS EN LOS CORDONES:

Nudos que impiden bajar al “Slider” o des-frenar la campana con normalidad. Control de altura, intentamos quitar los nudos, si no se soluciona procedimiento de emergencia.

- **DOS CAMPANAS ABIERTAS:**

Si tuviéramos principal y reserva abiertos primero, y en cada uno de los casos siguientes, desconectaría el "RSL-Skyhook". 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.



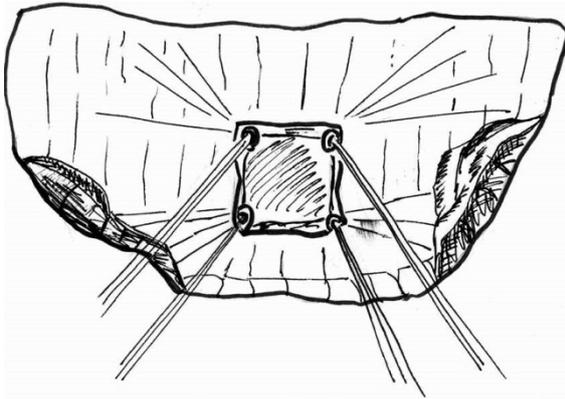
- **Espejo:** cuando cogen direcciones opuestas y con el borde de ataque hacia el suelo. Libero la campana principal.

5.6.- INCIDENCIAS:

- **CELDAS DE LOS EXTREMOS CERRADAS:** si aún no hemos desfrenado la campana, podemos tirar con fuerza de las bandas traseras. Si ya hemos desfrenado la campana, o bien no ha funcionado el tirar fuerte de bandas traseras, hay que bombear la campana frenando y desfrenándola repetidamente y realizar **“prueba de vuelo”**, una vez se hayan terminado de abrir las celdas cerradas.

- **CELDAS DE LOS EXTREMOS CERRADAS Y SLYDER ARRIBA:**

Hay que bombear la campana. Realizar prueba de vuelo.



- **CORDONES ROTOS:**

Realizar prueba de vuelo.



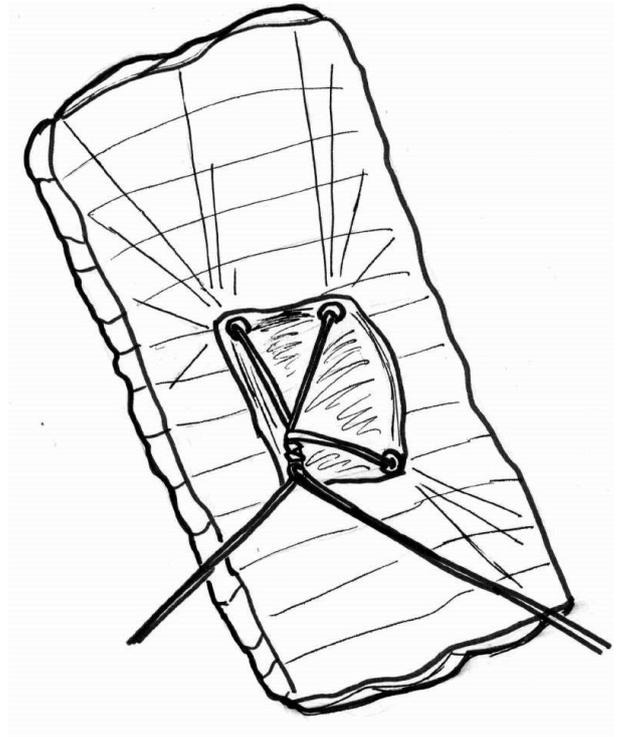
- **CELDA ROTA:**

Realizar prueba de vuelo.



- ENROLLAMIENTO DE CORDONES. **No desfrenar!**

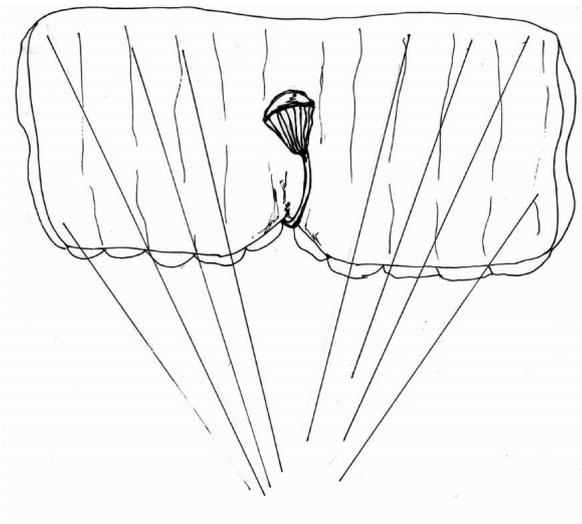
Primero control de altura, después quitar el enrollamiento cogiendo las bandas y tirando de ellas hacia fuera, al mismo tiempo que pateamos en la dirección contraria al enrollamiento, des-frenar y tomar el control de la campana, realizando prueba de vuelo.



- DESFRENADO PREMATURO DE UN MANDO: Si desfrenas el otro mando la campana deja de girar.

- PILOTILLO POR DELANTE Y DEBAJO DE LA CAMPANA:

Control de altura, realizar prueba de vuelo.



5.7.- 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).

5.8.- 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” o PLF**. La “roule-PLF” 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 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: Cuando sepas que vas aterrizar en el agua, desabróchate completamente la banda de pecho, deshazte de los plomos (en caso que lleves), desconecta el “RSL-Skyhook”, ameriza en contra de viento con pies juntos y rodillas levantadas y flexionadas con tensión, 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 llevas el chaleco salvavidas, sácalo de su ubicación, pónelo e inflalo. Si estás lejos de la orilla mantente cerca del equipo (será más fácil localizarte). Si estás cerca de la orilla, nada hacia la costa.
- Aterrizajes fuera de zona: busca un campo alternativo, grande, sin obstáculos y siempre antes de llegar a los 1000 pies.

6.- 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.**

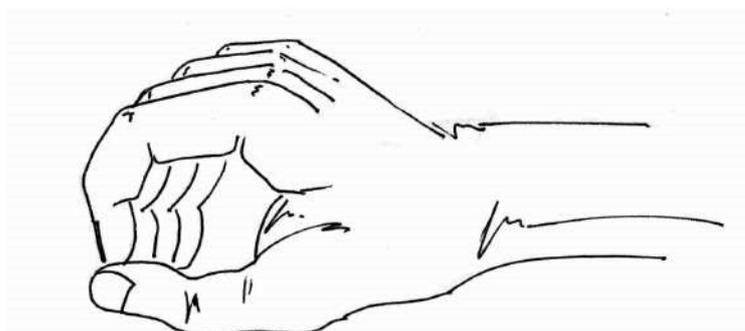
Ten en cuenta que a parte de las señales que veremos a continuación, tu instructor te introducirá nuevas señales, para algunos casos específicos y en función de tus necesidades.

Las dividimos en tres categorías:

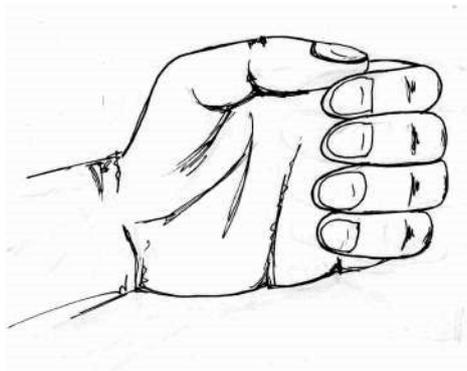
- **SEÑALES RECORDATORIAS:** por si olvidas alguno de los ejercicios a realizar.
- **SEÑALES DE CORRECCIÓN:** sirven para corregir la posición de tu cuerpo.
- **SEÑALES DE SEGURIDAD:** las que hacen referencia a seguridad.

Como **RECORDATORIAS** tenemos:

- CÍRCULO DE OBSERVACIÓN.

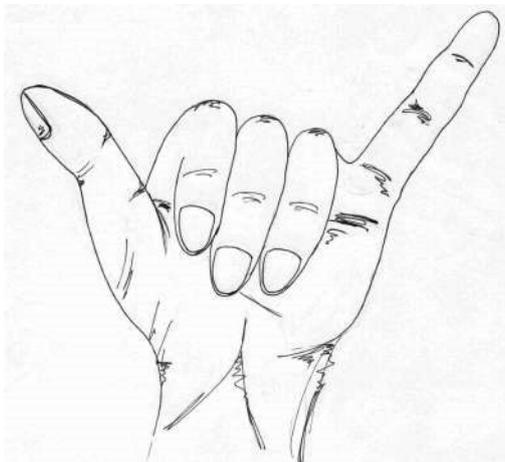


- PRÁCTICAS DE APERTURA.

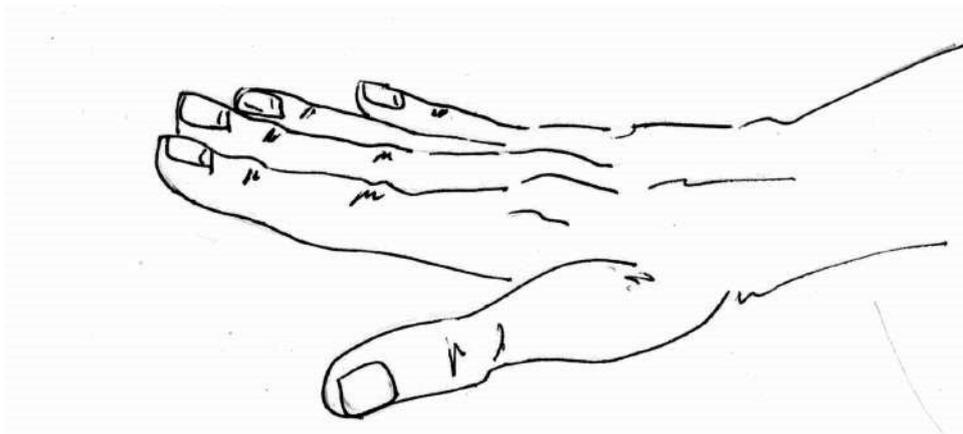


Como **CORRECCIÓN** tenemos:

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



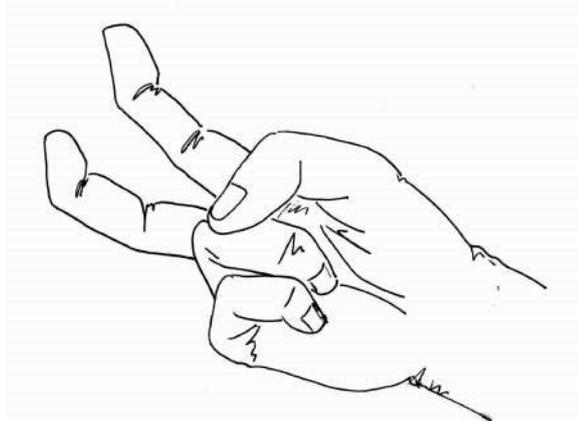
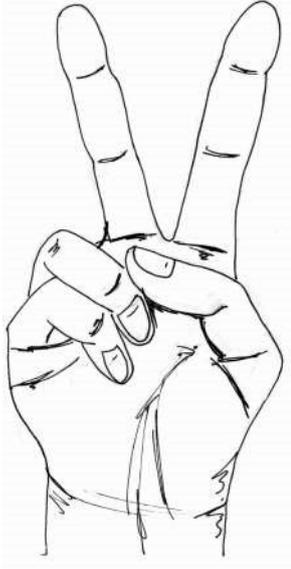
- **ARQUEO:** Arquear el cuerpo en general.



- **PELVIS:** Bajar la pelvis.



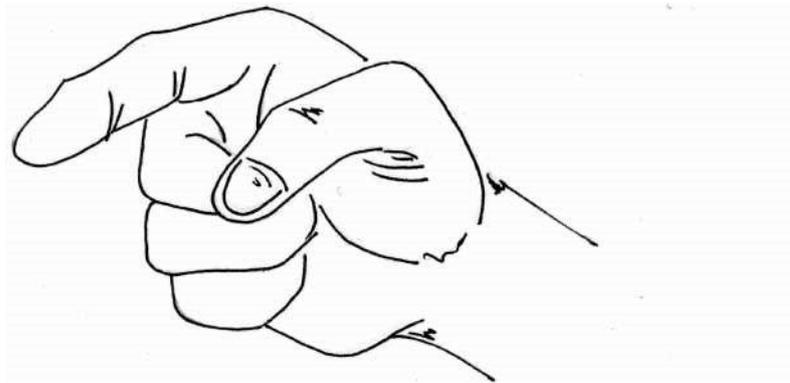
- **PIERNAS:** Estira las piernas. . **PIERNAS:** Recoge las piernas.



- **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:**



7.- 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. Esto quiere decir que el instructor amoldará los ejercicios a realizar en cada nivel en función de tus necesidades.

El alumno debe conseguir realizar 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

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 6000 pies.

SECUENCIA DEL SALTO:

- Salida con dos instructores.
- Circulo de observación.
- 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”. Señal de apertura y abrir paracaídas.

NIVEL I

13.000 FT 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'FT Señal de 'no + ejercicios'



Señal de apertura y...



Arqueo



Cojo



Lanzo el pilotillo y...



Chequeo...

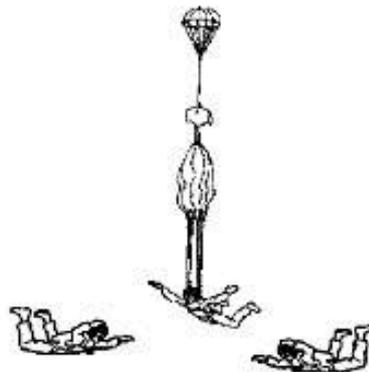
1001

1002

1003

1004

1005



Comprobar campana



NIVEL II

Es el nivel para consolidar la posición de tu cuerpo y los ejercicios de nivel I.

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 6000 pies.

SECUENCIA DEL SALTO:

- Salida con dos instructores.
- Circulo de observación.
- Dos 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”. Señal de apertura y abrir paracaídas.

13.000 FT Chequeo con instructores y salida



NIVEL II

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



Señal de apertura y...



Arqueo



Cojo



Lanzo el pitillo y chequeo



NIVEL III

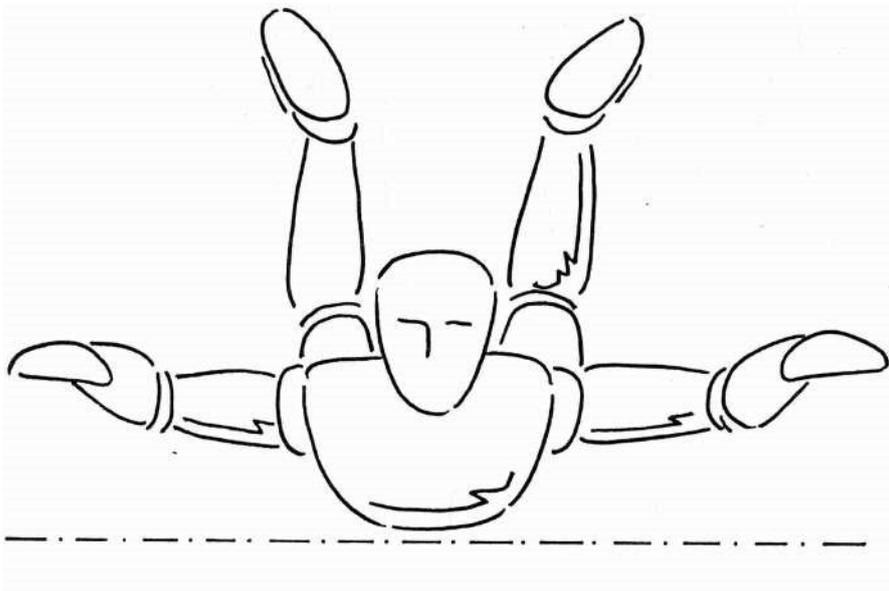
En este nivel tus instructores te sueltan y llevas a la práctica lo aprendido en los dos niveles anteriores.

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 6000 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”. Señal de apertura y abrir paracaídas.



POSICION NEUTRA

13.000 FT Chequeo con instructores y salida



NIVEL III

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 FT Señal de "no + ejercicios"
Mirar constantemente altímetro hasta apertura



Señal de apertura y...



Apertura



NIVEL IV

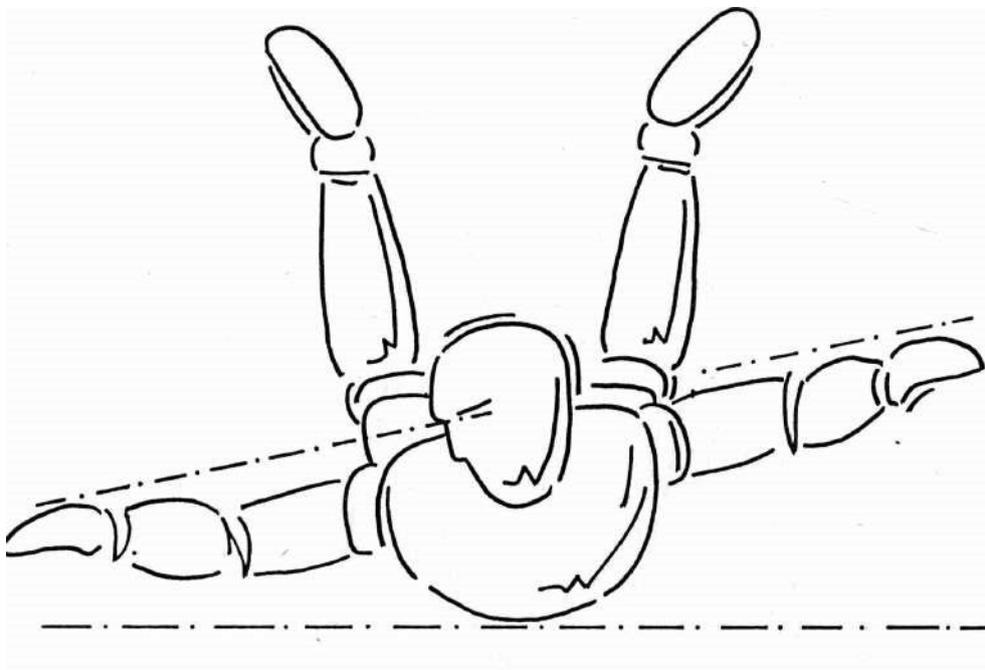
En el cuarto nivel vas con un instructor. Te iniciarás en la técnica de los giros, llevándolos a la práctica delante de él.

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 6000 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”. Señal de apertura y abrir paracaídas.



TECNICA DE GIRO

13.000 FT

Chequeo con el instructor y salida



NIVEL IV

Arquear!!



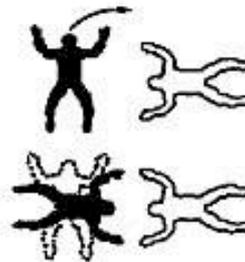
Círculo de observación



El instructor te soltará y se colocará delante de tí



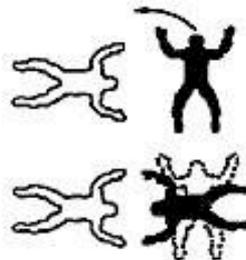
Si tu estabilidad es buena se colocará en tu costado derecho y te llamará. Deberás de girar 90° para colocarte nuevamente enfrente suyo



Chequeo de altura



Si tenemos altura suficiente repetiremos el ejercicio hacia la izquierda



Repetiremos el ejercicio mientras la altura lo permita

6.000 FT Señal de "no + ejercicios"



Mirar constantemente altímetro hasta apertura

Señal de apertura y...



Apertura



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 6000 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”. Señal de apertura y abrir paracaídas.

13.000 FT Chequeo con el instructor y salida



NIVEL V

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 FT Señal de "no + ejercicios"
Mirar constantemente altímetro hasta apertura



Señal de apertura y...



Apertura



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 total del cuerpo en caída libre.
- Looping atrás.
- Deriva 3 segundos con buena orientación.
- Percepción de la altura.
- Apertura a 6000 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”. Señal de apertura y abrir paracaídas.

13.000 FT Chequeo con el instructor y salida



NIVEL VI

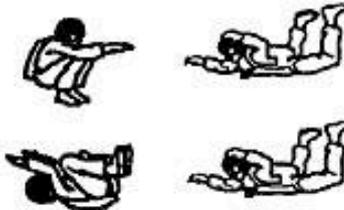
Arquear!!



Comprobación de la altura orientación y estabilidad



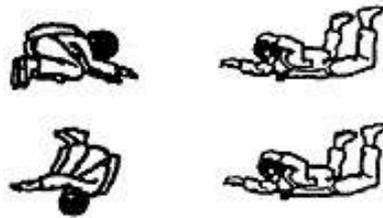
Voltereta hacia atras cuando tu instructor te de la señal correspondiente



Parada y chequeo de la altura



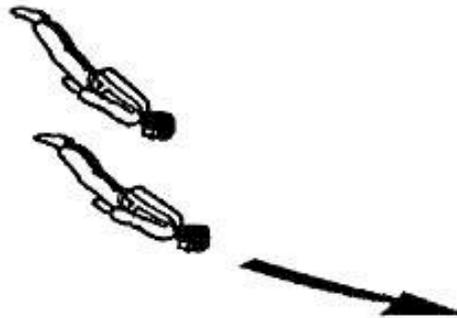
Voltereta hacia delante cuando tu instructor te de la señal correspondiente



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 FT Señal de "no + ejercicios"
Mirar constantemente altímetro hasta apertura



Señal de apertura y...



Apertura



NIVEL VII

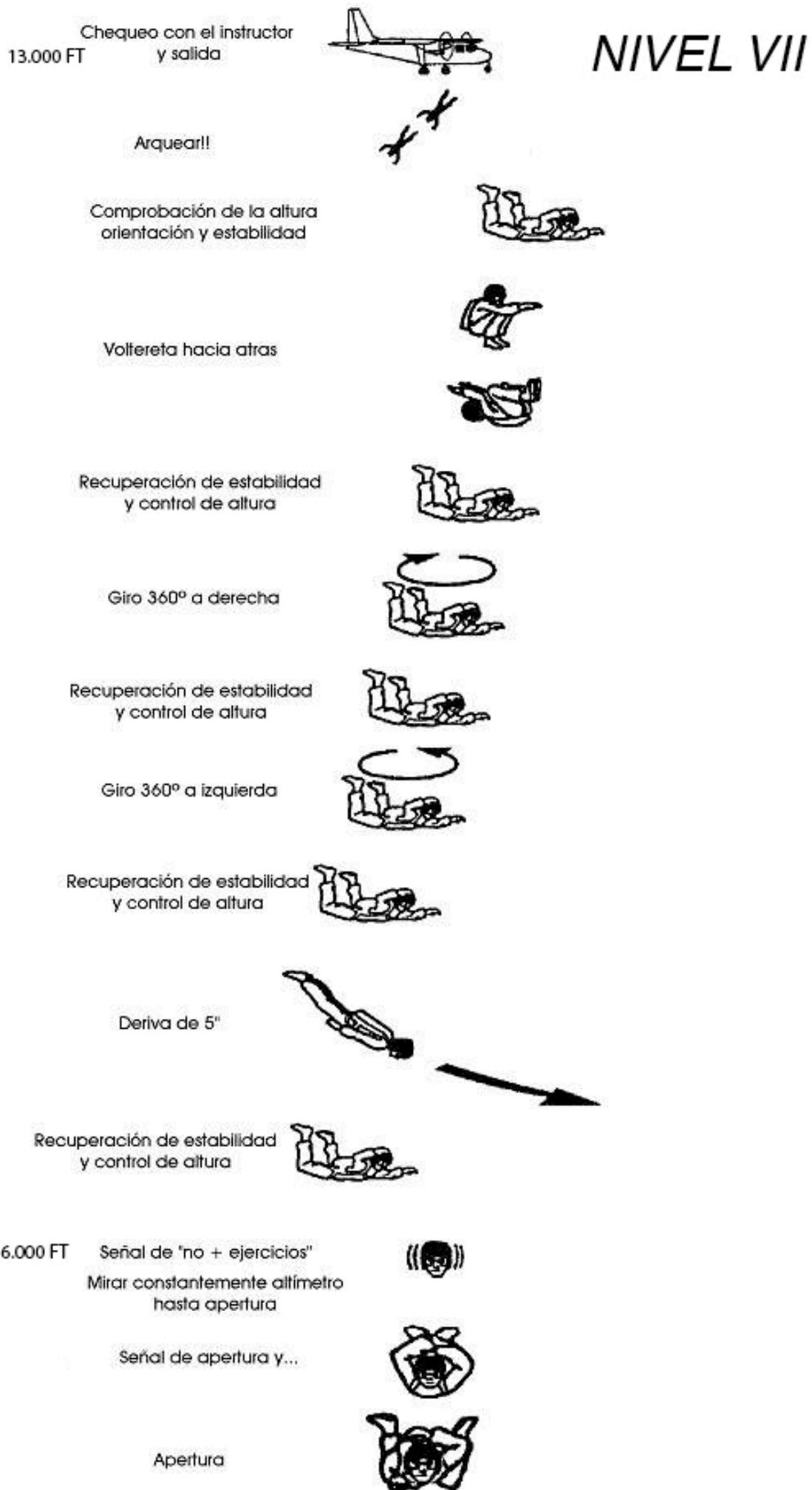
El nivel siete es el nivel en el que tendrás que demostrar a tu instructor todo lo aprendido en los niveles anteriores. El será un mero espectador y tú ejecutarás toda la secuencia del salto sin que él tenga que intervenir.

OBJETIVOS:

- Exposición total a la caída libre.
- Control total del cuerpo en caída libre.
- Deriva 5" con buena orientación
- Giros ambos lados • Percepción de la altura.
- Apertura a 6000 pies.

SECUENCIA DEL SALTO:

- Salida solo en looping.
- Control de la orientación.
- 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". Señal de apertura y abrir paracaídas.



8.- SIGUIENTES PASOS

¡Enhorabuena ya eres paracaidista! ¡Ahora, a seguir aprendiendo mientras disfrutas de la experiencia de volar solo!

Empieza por seguir una tradición invitándonos a unas cervezas mientras celebramos que eres paracaidista y comentamos tu experiencia viendo tus videos.

Debes hacer mínimo un salto al mes (hasta tu salto 25 o título A) para mantener la seguridad de tus saltos y que tu aprendizaje se vaya consolidando, mira la tabla de requisitos de validez en la siguiente página de este manual, para saber el tiempo que puedes dejar entre salto y salto según tu experiencia y los refrescos o saltos que deberás hacer si no cumples con esa tabla, recuerda que es siempre por tu seguridad y la de todos nosotros cumplir con estas normas.

Cada vez que vengas a saltar, busca un instructor y coméntale tu progresión para que te guíe en tu siguiente salto y progresión hacia tu título A, ¡así podrás saltar con otros paracaidistas! Recuerda que en nuestra página web tienes el manual del título A, puedes descargarlo e imprimirlo e ir contestando preguntas y haciendo ejercicios necesarios para obtener este título, no hace falta que esperes a tener 25 saltos, puedes empezar con ejercicios mucho antes.

Debes leer y entender las normas de seguridad de la zona de saltos. Además de en este manual a continuación, las tienes también en la zona de embarque, la sala común, así como nuestra página web, <https://www.skytime.es/normas-de-la-zona/> ¡pregúntanos cualquier duda!

Recuerda lo aprendido durante todo tu curso y pregunta cualquier duda que tengas a tus instructores para continuar con la máxima seguridad en cada salto.

Cuando aterrices en cada salto, después de colocar tu equipo como te han enseñado, no te olvides de comprar tu ticket de plegado en la máquina de tickets y colócalo en la solapa del reserva para que lo plieguen nuestros plegadores.

Cuida tu material siempre, quítate el mono de salto después de usarlo en cada salto y coloca el material en su lugar correspondiente

Rellena tu libro de saltos, séllalo en la oficina y que te lo firme un instructor

SIN SALTAR 30 DÍAS	SALTADOR DEBE HACER
SIN TERMINAR AFF GRADUADO AFF / MENOS 20 SALTOS	TEST ESCRITO + REPETIR ÚLTIMO NIVEL TEST ESCRITO + SALTO CHEQUEO
SIN SALTAR 60 DÍAS	
SIN TERMINAR AFF GRADUADO AFF / MENOS 20 SALTOS LICENCIA A o ENTRE 20 Y 49 SALTOS	TEST ESCRITO + REPETIR ÚLTIMO NIVEL TEST ESCRITO + REPETIR ÚLTIMO NIVEL TEST ESCRITO + SUPERVISIÓN (*1)
SIN SALTAR 90 DÍAS	
SIN TERMINAR AFF GRADUADO AFF / MENOS 20 SALTOS LICENCIA A o ENTRE 20 Y 49 SALTOS LICENCIA B (50 SALTOS)	REFRESCO TEÓRICA + REPETIR ÚLTIMO NIVEL REFRESCO TEÓRICA + L5 + L7 TEST ESCRITO + SALTO CHEQUEO TEST ESCRITO + SUPERVISIÓN (*1)
SIN SALTAR 120 DÍAS	
SIN TERMINAR AFF GRADUADO AFF / MENOS 20 SALTOS LICENCIA A o ENTRE 20 Y 49 SALTOS LICENCIA B (50 SALTOS) o C (200)	REFRESCO TEÓRICA + REPETIR ÚLTIMO NIVEL REFRESCO TEÓRICA + L5 + L7 TEST ESCRITO + SALTO CHEQUEO TEST ESCRITO + SUPERVISIÓN (*1)
SIN SALTAR 180 DÍAS	
SIN TERMINAR AFF GRADUADO AFF / MENOS 20 SALTOS LICENCIA A o ENTRE 20 Y 49 SALTOS LICENCIA B (50) o C (200) o D(500)	TEÓRICA COMPLETA + L3 + CONTINUAR REFRESCO TEÓRICA + L3 + L5 + L7 TEST ESCRITO + SALTO CHEQUEO TEST ESCRITO + SUPERVISIÓN (*1)
SIN SALTAR 1 AÑO	
SIN TERMINAR AFF GRADUADO AFF / MENOS 20 SALTOS LICENCIA A o ENTRE 20 Y 49 SALTOS LICENCIA B (50) o C (200) o D(500)	TEÓRICA COMPLETA + L3 A L7 TEÓRICA COMPLETA + L3 A L7 REFRESCO TEÓRICA L5 + L7 TEST ESCRITO + SUPERVISIÓN (*1)
SIN SALTAR 2 AÑOS	
SIN TERMINAR AFF GRADUADO AFF / MENOS 20 SALTOS LICENCIA A o ENTRE 20 Y 49 SALTOS LICENCIA B (50) o C (200) o D(500)	TEÓRICA COMPLETA + L3 a L7 TEÓRICA COMPLETA + L3 a L7 TEÓRICA COMPLETA L5 + L7 TEST ESCRITO + SUPERVISIÓN (*1)
SIN SALTAR 3 AÑOS	
SIN TERMINAR AFF GRADUADO AFF / MENOS 20 SALTOS LICENCIA A o ENTRE 20 Y 49 SALTOS LICENCIA B (50 SALTOS) o C (100) LICENCIA D (500 SALTOS)	TEÓRICA COMPLETA + L3 a L7 TEÓRICA COMPLETA + L3 a L7 TEÓRICA COMPLETA + L3 + L5 + L7 TEST ESCRITO + SALTO CHEQUEO TEST ESCRITO + SUPERVISIÓN (*1)
SIN SALTAR 4 AÑOS o MÁS	
VER CADA CASO PARTICULAR	

LAS EXCEPCIONES A ESTAS REGLAS
SERÁN APROBADAS POR SKYTIME
MANAGEMENT / INSTRUCTORES

(*1) Repaso procedimientos emergencia,
briefing de zona, chequeo antes del salto