

SCUOLA DI PARACADUTISMO MILANCIO.COM



CORSO DI PARACADUTISMO AFF

ATTENZIONE: il seguente è un semplice ripilogo di alcuni dei tanti argomenti trattati durante il corso di paracadutismo AFF, ogni punto deve essere discusso, approfondito ed appreso appieno ed in maniera esaustiva. Solo un Paracadutista in possesso di CS AFF è autorizzato a spiegare tali concetti, l'istruzione deve comunque essere sempre supervisionata da un Istruttore AFF.

CONCETTO DEL CORSO ACCELERATO DI CADUTA LIBERA

Il sistema di insegnamento è denominato AFF poiché il processo di apprendimento è fino a 10 volte più veloce rispetto al corso tradizionale con la fune di vincolo. Il metodo AFF provvede ad una adeguata istruzione personalizzata, per allievi seriamente intenzionati a diventare paracadutisti.

In questo programma di natura ambiziosa vengono sistematicamente impiegate le tecniche, i mezzi ed i materiali più moderni.

Al primo lancio nel metodo AFF l'allievo dimostra di saper stare stabile in caduta libera per un lasso di tempo superiore a qualsiasi altro metodo. L'esercizio dell'allievo consiste nella lettura degli strumenti, controllo della quota, tre prove di apertura e trazione della maniglia stessa alla quota stabilita (1700 mt). Con l'assistenza di due jumpmasters e di un video operatore.

La progressione è articolata in 7 livelli, il superamento degli stessi è legato alle capacità dell'allievo e non arbitrariamente vincolato al numero dei lanci.

Il programma è strutturato in modo che una soddisfacente prestazione in un livello sia necessaria per poter accedere al livello successivo.

Durante i primi 3 livelli l'allievo apprende e sviluppa le capacità basiche della stabilità. Queste includono: posizionamento e uscita corretti dall'aereo, caduta libera stabile e controllata, consapevolezza della quota e apertura del paracadute alla quota assegnata. I successivi 4 livelli hanno lo scopo di sviluppare le capacità di manovra dell'allievo: giri di 360° (a destra e a sinistra), looping indietro e avanti e deriva di allontanamento.

L'allievo apprende e sviluppa questi obiettivi attraverso un corso intensivo di preparazione a terra grazie alla continua assistenza dei due JumpMasters, anche in caduta libera.

COMPORAMENTO GENERALE

Impulsività, autoritarismo, invulnerabilità e superiorità sono atteggiamenti che si ritorcono sull'allievo e pregiudicano una buona riuscita del corso; l'antidoto a questi atteggiamenti è di seguire le regole. L'istruttore è un professionista qualificato a svolgere tale mansione.

EQUIPAGGIAMENTO

Per il corso AFF è obbligatorio l'uso di una sacca "tuttodietro". Il paracadute principale e il paracadute di emergenza sono attivati da un pilotino a molla. Il "materiale" così composto, è anche provvisto di un congegno automatico di apertura del paracadute di emergenza.

L'apertura di entrambi i paracadute avviene trazionando le rispettive maniglie. Il paracadute principale è un profilo alare di circa 300 piedi quadrati, il paracadute di emergenza ha caratteristiche di volo analoghe al principale.

SISTEMI DI SICUREZZA

FXC 12000: sistema automatico di apertura del paracadute di emergenza.

CYPRES: sistema automatico di apertura del paracadute di emergenza.

RSL: sistema di apertura dell'emergenza collegato alla bretella del principale.

ALTIMETRO: strumento per lettura quota.

RADIO: apparecchio per comunicazioni terra/aria, impartite dall'istruttore all'allievo a paracadute aperto.

FXC 12000 : E' un sistema di sicurezza meccanico basato su un altimetro e un variometro e provvede all'apertura automatica del paracadute d'emergenza ad una determinata quota e ad una determinata velocità di caduta libera.

CYPRES : (CYBERNETIC PARACHUTE RELEASE SYSTEM) è un dispositivo elettronico di sicurezza alimentato da una batteria basato su una carica esplosiva che attiva un cutter e provvede, tagliando il loop di chiusura, ad aprire il paracadute di emergenza ad una quota prefissata con una determinata velocità di caduta.

RESERVE STATIC LINE (RSL)

La "funne di vincolo dell'emergenza" è un sistema di sicurezza che attiva automaticamente l'apertura della velatura d'emergenza quando il principale viene sganciato; il vincolo è collegato con un moschettone alla bretella destra del paracadute principale.

ABBIGLIAMENTO

- TUTA DA LANCIO
 - CASCO
 - OCCHIALINI
 - SCARPE GINNICHE
 - GUANTI
-

CHECK LIST

PROCEDURE DI IMBARCO IN AEREO E SALITA IN QUOTA

- CONTROLLO EQUIPAGGIAMENTO, PROCEDURA DI IMBRAGO A TERRA SUPERVISIONATA E CONTROLLATA DALL'ISTRUTTORE
- IMBARCO IN AEREO CON CASCO INDOSSATO
- 300 MT TOGLIERE IL CASCO
- 1700 MT COMUNICARE AL JM CHE CI SI TROVA ALLA QUOTA DI "FINE LAVORO" E CONTROLLARE LA PROFONDITA' DI CAMPO
- 2500 MT RIPETERE LA SEQUENZA DEL LANCIO AL JM
- 3000 MT INDOSSARE OCCHIALI E CASCO, CONTROLLO EQUIPAGGIAMENTO
- 4000 MT INIZIA IL LANCIO

· · DICHIARARE L'INTENZIONE DI EFFETTUARE IL LANCIO

ASPETTARE ASSENSO DEL JM E POSIZIONARSI IN PORTA

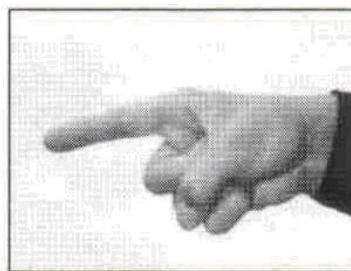
JM SINISTRA OK, JM DESTRA OK

SU, GIU', ARCO

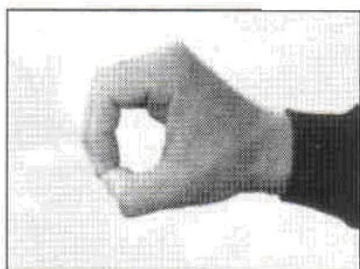
1° LIVELLO AFF

- PROCEDURA DI USCITA DALL' AEREO (CHECK IN, CHECK OUT, SU GIU ARCO...)
- POSIZIONE AD ARCO
- ORIZZONTE (RIFERIMENTO)
- LETTURA ALTIMETRO
- COMUNICAZIONE QUOTA JM SX, ATTENDERE OK, COMUNICAZIONE QUOTA JM DX, ATTENDERE OK
- TRE PROVE DI APERTURA (ARCO, TOCCO)
- ORIZZONTE (RIFERIMENTO)
- LETTURA ALTIMETRO
- COMUNICAZIONE QUOTA JM SX, ATTENDERE OK, COMUNICAZIONE QUOTA JM DX, ATTENDERE OK
- TEMPO LIBERO
- 1500 MT SEGNALE DI FINE LAVORO
- APERTURA (ARCO, CERCO, IMPUGNO, TRAZIONO, CONTROLLO)

SEGNALI DEGLI ISTRUTTORI

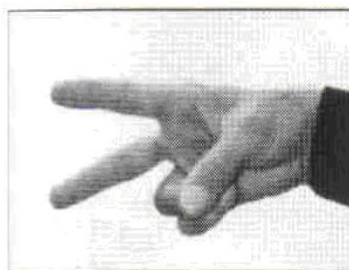


APRI



CONTROLLO DELLA QUOTA

FALSA MANIGLIA

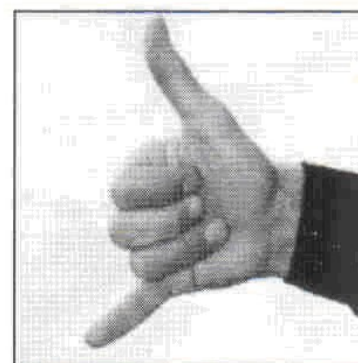


ALLUNGA LE GAMBE

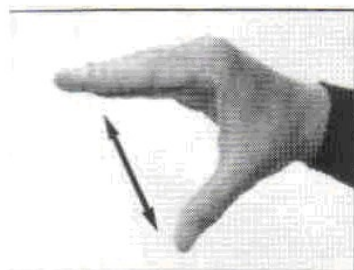


BACINO VERSO IL BASSO

CONTROLLA LE BRACCIA



ARCO



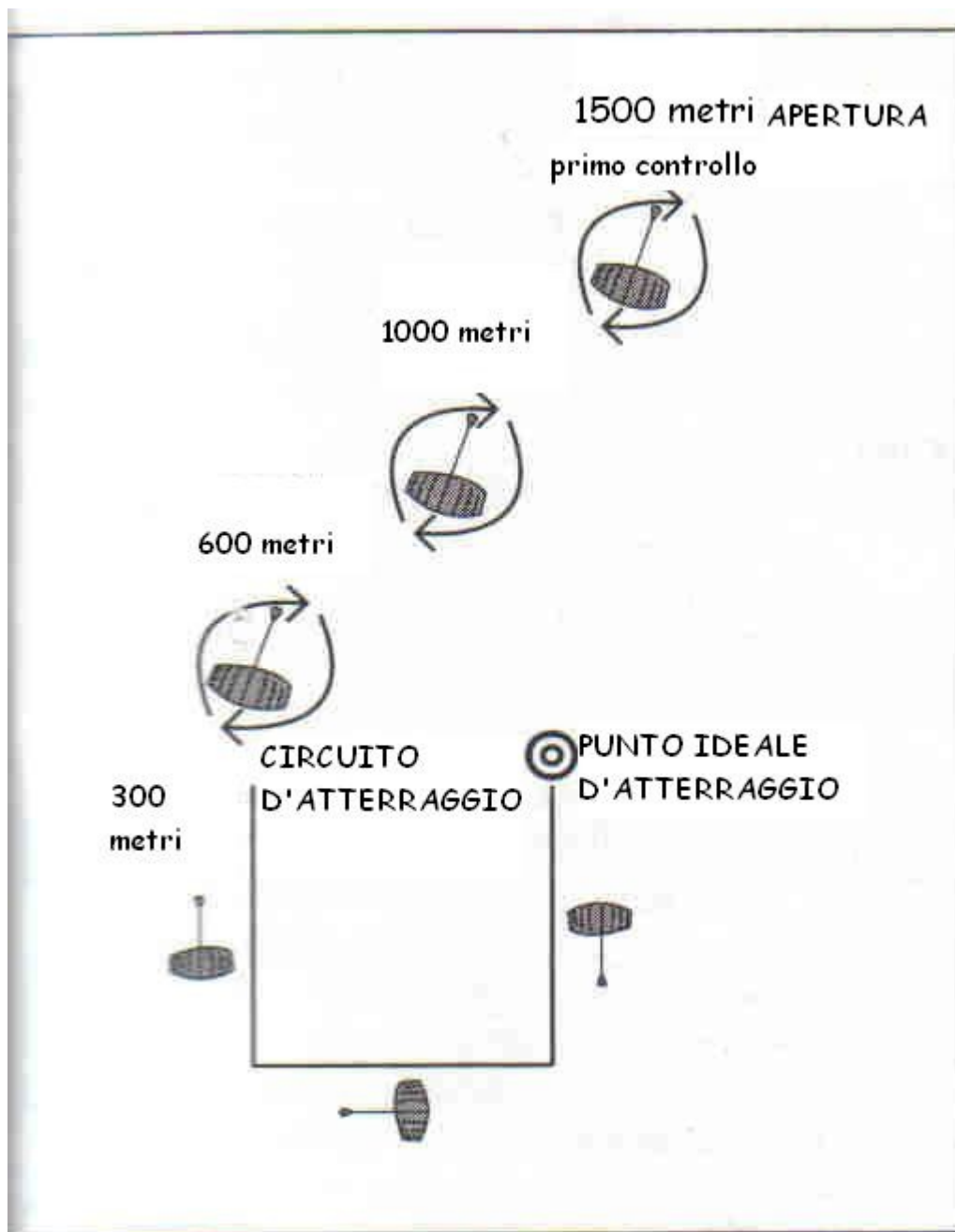
BATTITO DELLA PUNTA DEI PIEDI

RELAX RESPIRA



PARACADUTE APERTO

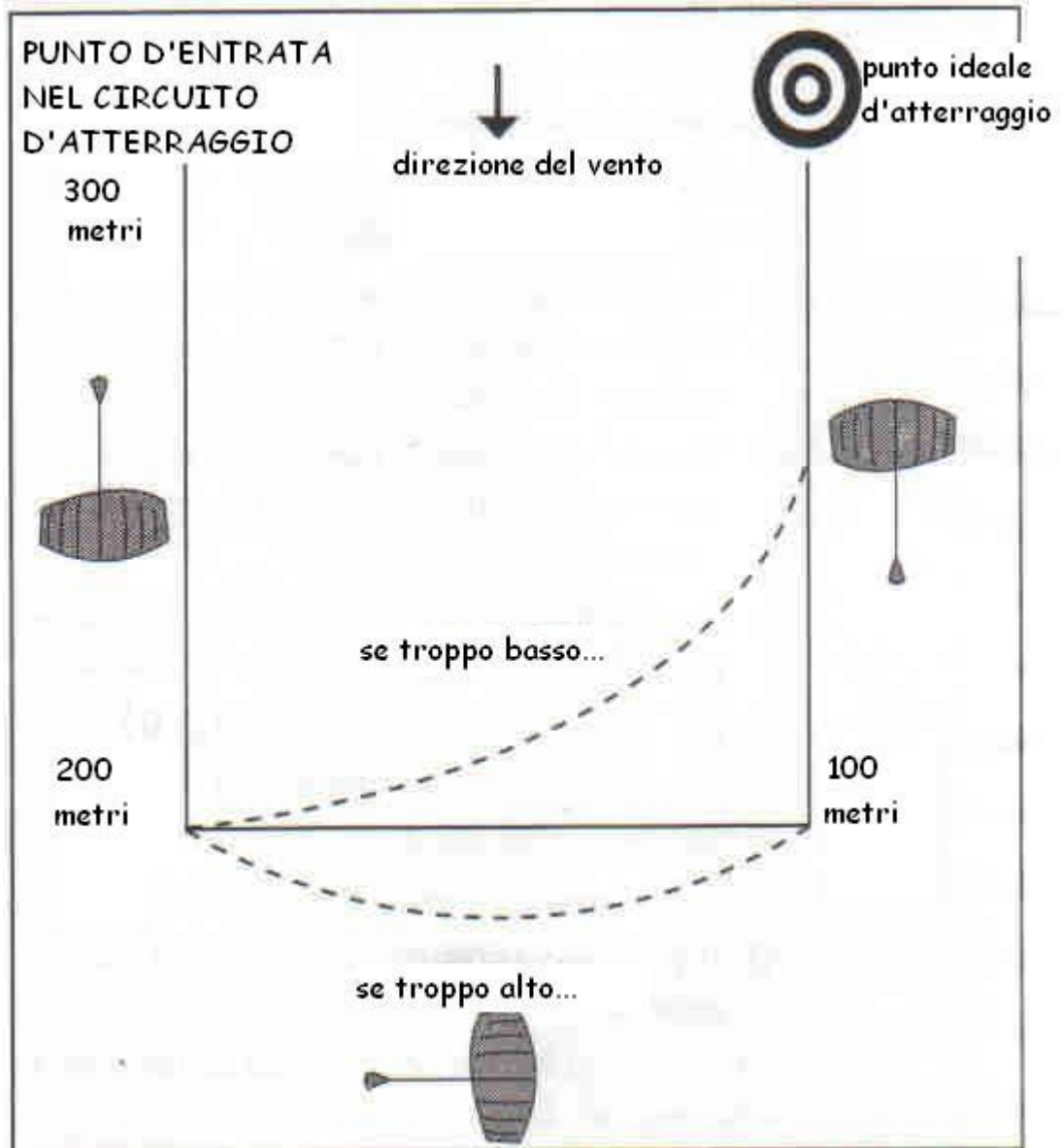
- CONTROLLO VELATURA
- CONTROLLO QUOTA
- CONTROLLO POSIZIONE RISPETTO AL CAMPO
- METTO VIA LA MANIGLIA (DENTRO LA TUTA)
- IMPUGNO I COMANDI E SBLOCCO I MEZZI FRENI
- ESEGUO PROCEDURA A VELA APERTA (360° A DESTRA, 360° A SINISTRA, PROVA DI STALLO)
- ATTERRAGGIO CON VELA ORRIZZONTALE, IN ZONA LIBERA DA OSTACOLI E POSSIBILMENTE CONTRO VENTO, TRAZIONANDO I COMANDI A FONDO CORSA A CIRCA TRE METRI DA TERRA



CIRCUITO DI ATTERRAGGIO

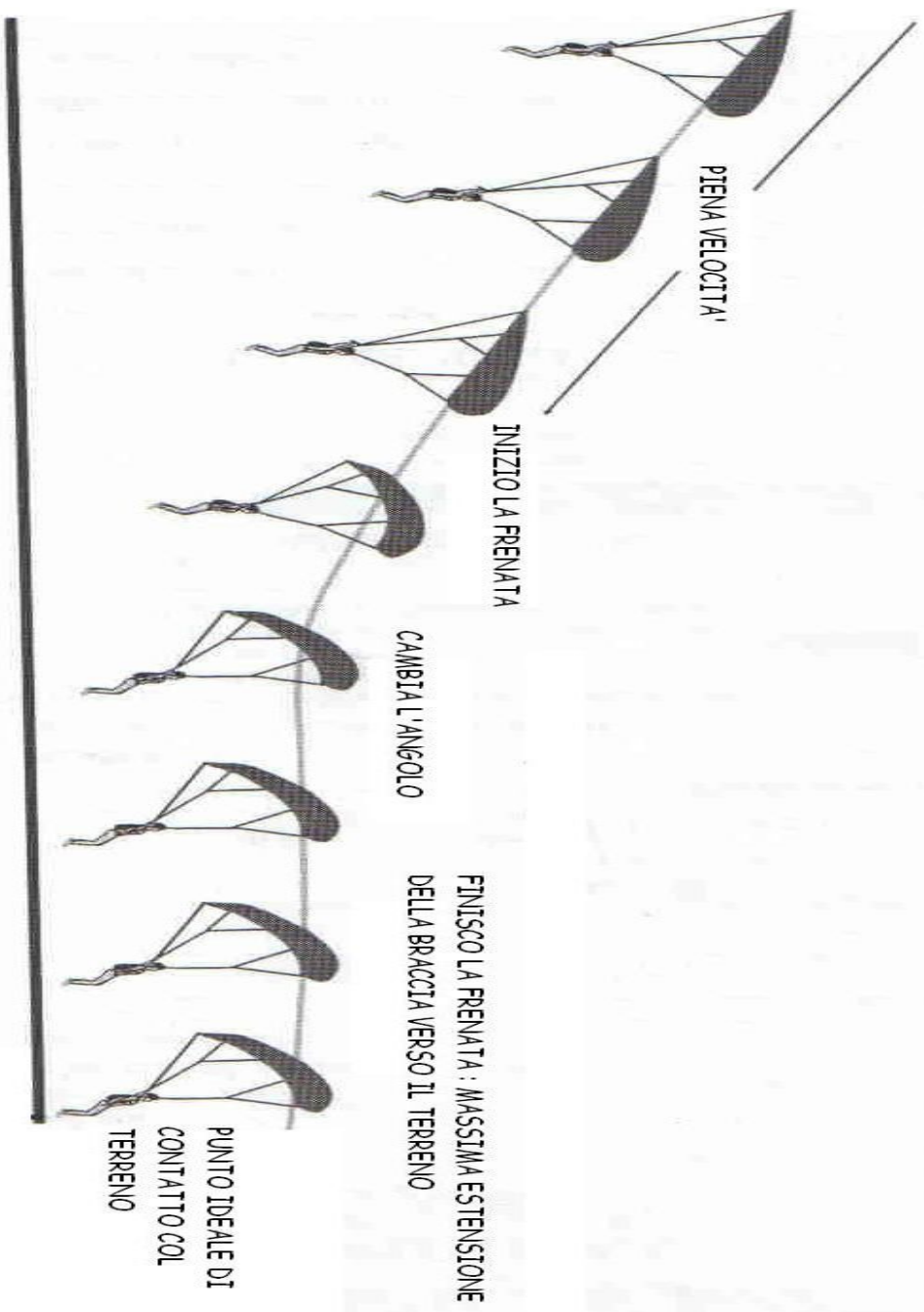
ZONA DI ATTERRAGGIO CON UN DIAMETRO DI 50 MT LIBERA DA OSTACOLI

- ESEGUO IL CIRCUITO D'ATTERRAGGIO (SOTTOVENTO, BASE, FINALE)
.....



- *Illustration of A. 1. The canvas pattern chosen to represent the canopy*

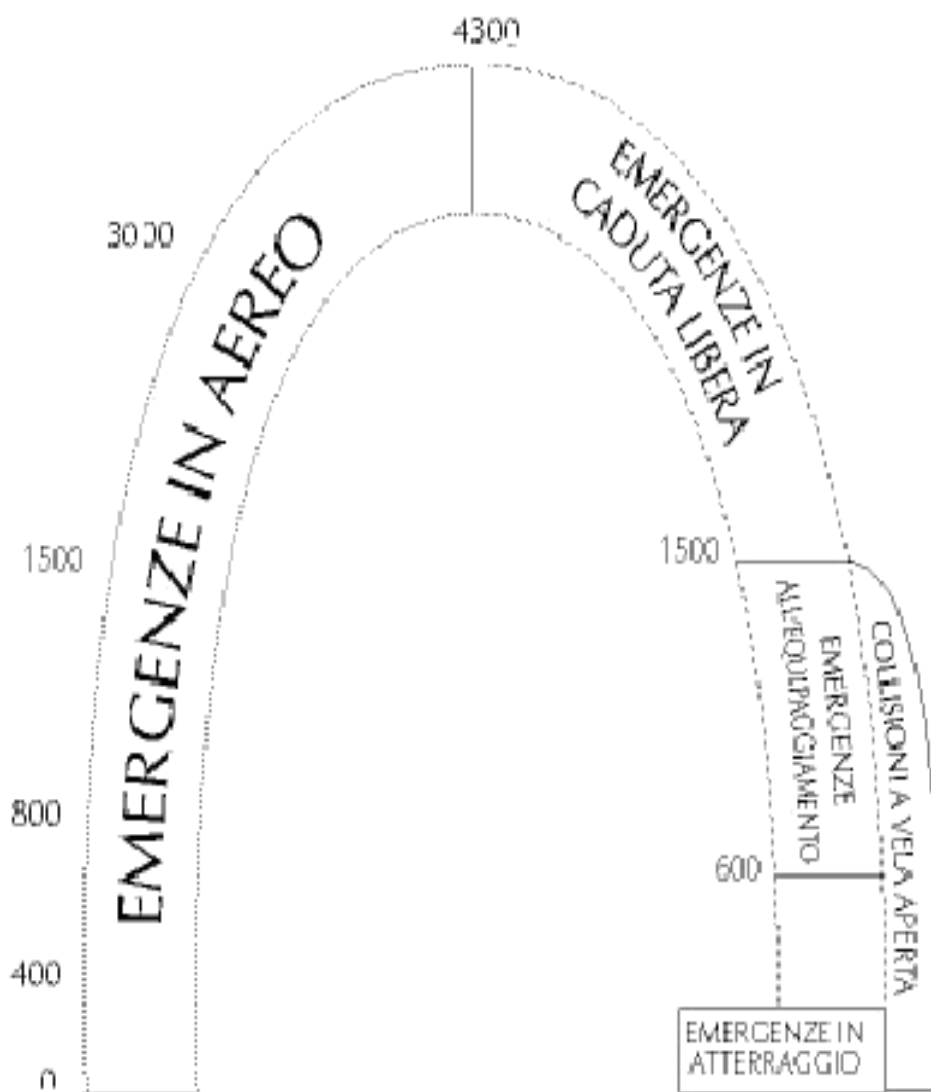
A CIRCA 3 METRI DAL SUOLO TRAZIONO I COMANDI DALL'ALTO VERSO IL BASSO IN MANIERA PROGRESSIVA E SIMMETRICA UTILIZZANDO LA MASSIMA ESTENSIONE DELLE BRACCIA VERSO IL TERRENO



PROCEDURE DI EMERGENZA

Le emergenze, contemplate nel corso AFF, sono suddivise in quattro categorie:

- EMERGENZE IN AEREO
- EMERGENZE IN CADUTA LIBERA
- EMERGENZE ALL'EQUIPAGGIAMENTO
- EMERGENZE IN ATTERRAGGIO



EMERGENZE IN AEREO

E' COMPITO DEGLI ISTRUTTORI COMUNICARVI CHE COSA FARE IN CASO DI EMERGENZA IN AEREO, QUI DI SEGUITO UNA INDICAZIONE DI QUELLI CHE PRESUMIBILMENTE SARANNO GLI ORDINI DELL'ISTRUTTORE IN UNA SIMILE SITUAZIONE. CONOSCKERLI SIGNIFICA POTERLI ESEGUIRE PIÙ RAPIDAMENTE.

1. 0/400 METRI

- **si atterra con l'aereo**
- **stringere le cinture di sicurezza**
- **disarmare il congegno di apertura automatica della riserva**
- **assumere una posizione idonea ad assorbire un eventuale impatto**
- **dopo l'atterraggio abbandonare velocemente l'aereo**

1. 400/800 METRI

- **posizionarsi sulla porta con la maniglia della riserva impugnata con la mano sinistra**
- **uscire e trazionare immediatamente la maniglia della riserva**

1. 800/1200 METRI

- **posizionarsi sulla porta con la maniglia del principale impugnata con la mano destra**
- **uscire e trazionare immediatamente la maniglia del principale**

1. 1200/3000 METRI

- **uscita con posizionamento previsto dal briefing del livello con istruttori**
- **esecuzione della parte dell'esercizio consentita dalla quota e comunicata dai JM prima di uscire**
- **apertura alla quota assegnata**

1. 3000/4000 METRI

- **il lancio si svolge regolarmente**

N.B. L'ATTERRAGGIO POTREBBE AVVENIRE FUORI CAMPO: SCEGLIETE UNA ZONA DI ATTERRAGGIO PRIVA DI OSTACOLI.

APERTURA DEL PACCO IN AEREO

Se possibile proteggere e trattenere il Pilotino Estrattore e riatterrare con l'aereo. Se il Pilotino Estrattore ha iniziato a gonfiarsi fuori dall'aereo, l'unica scelta è di seguirlo il più rapidamente possibile.

EMERGENZE IN CADUTA LIBERA

PERDITA DI UN JUMPMASTER

L'allievo aiuta il JumpMaster rimasto aumentando l'arco, quindi prosegue il lancio come pianificato.

PERDITA DI DUE JUMPMASTERS

Nel 1° e 2° livello se l'allievo si trova da solo, non essendo in grado di gestire la caduta libera, aumenta l'arco, impugna la maniglia del paracadute principale e la trazione qualunque sia la quota.

Dal 3° al 7° livello, se solo, l'allievo che si trova a volare in condizione "stabile" aumenta l'arco, mantiene il controllo costante della quota, trazione la maniglia del principale alla quota assegnata. Se è invece incapace di mantenere una posizione stabile o per qualsiasi ragione non è in grado di controllare la quota, fa arco e trazione la maniglia del principale entro 5 secondi.

PRIORITA'

APRIRE IL PARACADUTE

APRIRE IL PARACADUTE ALLA QUOTA ASSEGNATA

APRIRE IL PARACADUTE ALLA QUOTA ASSEGNATA IN ASSETTO STABILE

N.B. TIRARE LA MANIGLIA E' PIU' IMPORTANTE DELLA STABILITA'

EMERGENZE ALL'EQUIPAGGIAMENTO

Il materiale da lancio in uso presso la nostra scuola, rispetta largamente gli standards di sicurezza ed affidabilità necessari al corretto funzionamento, ma tutti gli allievi devono essere psicologicamente preparati all'eventualità di dover applicare le procedure di emergenza, nella sequenza appropriata, a fronte del malfunzionamento che si è verificato.

MALFUNZIONAMENTI

I malfunzionamenti si dividono in totali, parziali e problemi minori, cioè malfunzionamenti parziali risolvibili o che comunque non pregiudicano le manovre di avvicinamento e atterraggio a paracadute aperto.

MALFUNZIONAMENTI TOTALI

Il contenitore del paracadute principale non è stato aperto quindi vi trovate ancora in caduta libera, la manovra da eseguire sarà di guardare le maniglie di sgancio del paracadute principale e di apertura del paracadute secondario, impugnare con la mano destra la maniglia di sgancio e con la mano sinistra la maniglia di apertura del paracadute secondario, trazionare la maniglia di sgancio, raddoppiare l'impugnatura sulla maniglia di apertura del paracadute secondario, trazionare la maniglia.

MALFUNZIONAMENTI PARZIALI

Un malfunzionamento parziale concerne la non corretta apertura del paracadute, esistono diversi tipi di malfunzionamento parziale, ma tutti richiedono la stessa procedura di emergenza. Lasciar cadere la maniglia del principale, guardare le maniglie di sgancio e di apertura del paracadute secondario, impugnare con la mano destra la maniglia di sgancio e con la mano sinistra la maniglia di apertura del paracadute secondario, trazionare la maniglia di sgancio, raddoppiare l'impugnatura sulla maniglia di apertura del paracadute secondario, trazionare la maniglia.

PROBLEMI MINORI

Avvitamento, cassoni esterni sgonfi, slider a metà fascio funicolare, fune rotta, comando rotto, rotture della velatura. Con un problema minore non è richiesto l'utilizzo del paracadute di emergenza, ma la somma di più fattori potrebbe richiederlo. Nel tentativo di risolvere il problema MANTENERE IL CONTROLLO DELLA QUOTA. Nel dubbio, procedere con la sequenza di emergenza.

DUE VELE APERTE

A. PRINCIPALE FUORI, APERTURA DELLA RISERVA O VICEVERSA

- 1. Cercate di fermare la riserva o il principale mentre si sta aprendo quindi metterlo tra le gambe per evitare che si gonfi.**
- 2. Fate una buona capovolta in atterraggio.**

A. BIPLANO STABILE

- 1. Sbloccate i comandi della vela davanti (lentamente !!!!) e lasciate i comandi frenati della vela dietro (dovete essere sicuri di quali comandi state sbloccando !!!!)**
- 2. Usate i comandi della vela davanti per dirigervi all'atterraggio.**
- 3. Non fate la frenata per l'atterraggio. Frenate solo leggermente (un terzo, massimo mezzo freno).**
- 4. Fate una buona capovolta.**

A. VELE FIANCO A FIANCO STABILI

- 1. Non sganciate i comandi di nessuna delle due vele.**
- 2. Fate una buona capovolta.**
- 3. In alternativa se avete la certezza assoluta, senza alcun dubbio che le due vele siano completamente libero una dall'altra e non hanno nessun punto di contatto, sganciare il principale e dirigere la velatura d'emergenza verso una zona sicura per l'atterraggio.**
- 4. Fate una buona capovolta.**

A. DOWNPLANE (DUE VELE RIVOLTE VERSO TERRA)

- 1. Se il tempo e la quota lo permettono disconnettere l'RSL.**
- 2. Sganciate il principale e dirigetevi verso una zona sicura per l'atterraggio.**

A. PRINCIPALE E RISERVA IMPIGLIATI

- 1. Provate a risolvere il problema cercando di sgonfiare l'ultima vela che si è aperta.**
- 2. Se possibile, quando le due vele sono completamente gonfie, non sganciare i comandi di nessuna delle due vele, e preparatevi a fare la miglior capovolta nella storia del paracadutismo.**

**OSSERVATE IL PROBLEMA, VALUTATE RAPIDAMENTE LA SITUAZIONE,
USATE IL BUON SENSO E NON ANDATE IN PANICO.**

COLLISIONI A PARACADUTE APERTO

E' responsabilità di tutti i paracadutisti mantenere la distanza di sicurezza nelle manovre a paracadute aperto. Nell'eventualità di un'imminente collisione vige la regola del "vira a destra", cioè trazionare con decisione il comando di destra; purchè questa sia la manovra più ovvia per evitare la collisione. Nell'impossibilità di evitarla aprire braccia e gambe a X.

EMERGENZE IN ATTERRAGGIO

Individuare l'area di atterraggio dal momento in cui sono stati impugnati i comandi e sblocca i mezzi freni, eseguire le manovre assegnate a paracadute aperto e atterrare controvento nella zona riservata agli allievi. Atterraggi di taglio o a favore di vento sono contemplati solamente in caso di estrema necessità (es: superamento di un ostacolo).

SPECCHI D'ACQUA

Prima di effettuare l'atterraggio, LIBERARSI del casco, occhiali, guanti, scarpe, APRIRE il pettorale, ALLENTARE i cosciali e solamente al contatto con l'acqua, SCIVOLARE fuori dall'imbragatura, e ABBANDONARE l'equipaggiamento. NON SGANCIARE il principale prima di aver toccato l'acqua.

CAVI ELETTRICI

ALBERI

Rallentare la velocità del paracadute trazionando i comandi, assumere una posizione con gambe raccolte e piedi a martello, gomiti stretti lungo i fianchi, le mani (impugnando i comandi) proteggono il viso. Al contatto, aggrapparsi all'albero evitando di cadere tra i rami.

OSTACOLI VARI

Case, automobili, aeroplani, hangar, strade, ecc., gambe leggermente flesse, piedi uniti, muscoli in tensione e prepararsi all'impatto.

IDENTIFICARE E RIDURRE LO STRESS

Saltare da un aereo è un'esperienza soggettiva. Si presuppone, avendo superato i test della visita medica, di essere al meglio delle proprie capacità fisiche. Bisogna saper valutare in modo corretto la propria situazione emotiva, svariati fattori possono inficiare le vostre capacità psicofisiche.

. STRESS

FISICO mancanza di ossigeno, bassa temperatura, esposizione a rumore e vibrazioni. Queste condizioni riducono le prestazioni fisiche e la stabilità psicologica.

STRESS PSICOLOGICO stati di affaticamento, insonnia e inappetenza.

STRESS SOCIOLOGICO lutti, divorzi, demotivazione, problemi lavorativi.
