

Caso: si el arnés del piloto no está conectado con ala (no tiene sistema André Rose)

piloto	Interacción con el pasajero
Clima, decisión	
<p><b><u>Etapa 1</u></b></p> <p>Evaluar el nivel de estrés y aptitud física del pasajero</p>	<p>¡Hola! Yo voy a ser tu piloto tándem profesional.          ¿Es la primera vez que vuelas?          ¿Practicas algún deporte?          ¿Por qué quieres volar?          ¿Qué expectativas tienes?</p> <p>Hacer bromas, contacto físico, beber algo, tranquilizar...</p>
<p><b><u>Etapa 2</u></b></p>	<p>Explicar la actividad: -Entramos a la zona de despegue, tráfico aéreo... por seguridad, permanecer cerca. - programa de vuelo – visita y reconocimiento de la zona de despegue (eje de despegue).</p>
<p><b><u>Etapa 3</u></b></p> <p>Preparación del pasajero: 4 puntos (1:las 2 perneras, 2: ventral, 3: pecho, 4: casco); click-tirar otros (zapatos, teléfono...)-</p>	<p>Briefing adaptado a las condiciones, al terreno, técnica a emplear, qué hacer y qué no hacer.          ¡¡«menos es más »!!          La selección de palabras es importante.</p>
<p><b><u>Etapa 4</u></b></p> <p>Ajustar la posición del tándem (trimmers)          Preparación del piloto (5 puntos de control incluyendo la reserva) -click-tirar</p>	<p>Permitir al pasajero reflexionar y concentrarse</p>
<p><b><u>Etapa 5</u></b></p> <p>Briefing del asistente si aplica          Conectar piloto y pasajero a los separadores          Conectar el ala a los separadores  <b>Listo para despegar</b></p>	<p>Prueba de despegue para sentir la energía, simular sensación para el pasajero, ver y comprobar que “estamos enganchados juntos”.          Posición de los brazos del pasajero</p>
<p><b><u>Etapa 6</u></b></p> <p><b><u>¡una vez totalmente listos para despegar !</u></b>          Los últimos <b>4 pasos justo</b> antes de despegar          1) <b>Último control de los 7 puntos vitales</b></p> <p>2) Evaluar clima, dirección y ciclos de viento (últimas palabras). Visualizar línea de aborto y su procedimiento.</p> <p>3) <b>Revisar el parapente</b>, las líneas lejos del cuerpo, obstáculos alrededor y al frente.</p> <p>4) Elección del momento, <b>chequeo tráfico... ¡AHORA!</b></p>	<p>1 Perneras del pasajero, 2 Mosquetones del pasajero, 3 Mosquetones principales, 4 Mosquetones del piloto, 5 Perneras del piloto, 6 Trimmers simétricos, 7 Mandos libres.</p> <p><b>Últimas palabras: indicar la dirección</b> (mostrar un punto lejos); no detenerse a menos que escuches “PARA”; no sentarse en el arnés hasta oír la indicación.</p> <p><b>Retroalimentación:</b> ¿dime lo que hay que hacer?</p>
<p><b><u>Etapa 7</u></b></p> <p>Regular la energía del pasajero , <b>control visual del ala</b>, decisión, aceleración, control de la trayectoria</p>	<p>¡AHORA!          Comunicación con el pasajero.</p>
<p>Si el despegue fracasa, <b>REGRESAR a Etapa 6</b></p>	
<p>Si el despegue es un éxito:          Control de la trayectoria horizontal y vertical, espacio despejado, inboard check, alejarse...          Ayudar al pasajero a instalarse en el arnés.</p>	<p>Rodillas al pecho para sentarse....</p>

### **Directrices al momento desarrollar su rutina**

- a-asegurar la seguridad de su pasajero (trafico en el despegue, top landing, trafico al aterisaje).
- b-minimizar el tiempo que el conjunto piloto pasajero es parcialmente o totalmente conectado al ala sin ser listo para despegar.
- c-hacer las cosas al buen momento, briefing corto pero completo, menos es mas.

### **Ejemplo de briefing: condiciones de viento suave, despegue frontal**

Hay tres cosas importantes para despegar: 1. Hay que correr, 2. Hay que correr, 3. Hay que... ¡correr!

Parece un chiste pero hay 3 etapas en el despegue:

- Primero. Cuando te digo que vamos, tú... (caminas rápido, corres despacio, corres rápido... depende del equipo, de las condiciones y del pasajero). Vas a sentir un tirón (frenado), esto sucede cuando se infla el parapente.
- Segundo. Continúa hacia adelante con fuerza, en algún momento podrías sentir que estás siendo levantado, pero no estamos volando aún. En ese caso, mantente de pie y continúa corriendo siempre hacia el frente, incluso si tus pies no están tocando el piso.
- Tercero. Correr hacia adelante se vuelve fácil y el ala te levanta: acelera, corre rápido, mira lejos hacia adelante y da pasos muy grandes
  
- Nunca te sientes, incluso si los pies no tocan el suelo.
- Nunca dejes de correr si no te digo "PARA".

Entonces recuerda-me lo que vamos hacer?

### **Además...**

Elegir el momento en el que vas a hacer el briefing para el aterrizaje

- en vuelo si estás seguro de que tu vuelo va a durar lo suficiente
- Suficientemente temprano. Preparar tu briefing de aterrizaje para que sea claro y conciso.

### **Técnica**

- La técnica de inflado directo es preferible hasta que el inflado invertido sea obviamente más seguro
- Inflado invertido: el piloto debe tener los comandos en las manos correctas antes de inflar (comandos cruzados)
- La aproximación en U es preferible

### **Directrices generales**

- El pasajero nunca toma un riesgo de forma consciente.
- El pasajero viene a divertirse. Tan sólo recuerda tu primer vuelo y la sensación de tus pies despegándose del piso, un cúmulo de emociones. No hay necesidad de hacer locuras para impresionar al pasajero (espiral, wingover, etc...).
- Cada vez que hay un accidente, el pasajero es el que paga el precio.
- Cada mal despegue, cada mal aterrizaje o cada pasajero que vomita es siempre mala publicidad para tu propia actividad.
- ¿Quedó feliz tu pasajero? ¿Repetiría la experiencia?

## TABLA DE EVALUACION TANDEM

### piloto/pasajero y equipo

#### En el despegue

Evaluar el clima/decisión			
Cuidado al pasajero presentando el vuelo, si necesario bajar el estres del pasajero			
Preparacion del parapente (sitio elegido, orientación y forma del parapente, eficiencia, escoger el método mas adaptado de chequeo de las líneas, trimmers)			
Preparacion del pasajero, <b>poner el arness 4 puntos de control</b> Click + tirar los broches (si aplica explicar como sentar)			
<b>Instrucciones adaptadas a las condiciones y al terreno</b>			
<b>Preparación del piloto con mínimo 5 puntos de verificación (reserva) click-tirar</b>			
Posición en los separadores (sentir coneccion piloto-pasajero)			
Si aplica, briefing del asistente (normalmente no asistente al examen)	/		/
<b>Una vez LISTO</b> Para despegar. 1) <b>Ultimo chequeo de 7 puntos vitales</b>			
Checar el viento. Visualisar linea de parada y el procedimiento. 2) <b>dar dirección (punto lejos), ultimas palabras, Retroalimentacion!</b>			
3) <b>Mirada al parapente y las lineas.</b> Evaluar los ciclos de viento, elección del momento, 4) <b>tráfico.</b>			
Escoger la técnica mas adecuada para inflar			
Regular la energía del pasajero, <b>control visual del parapente, trayectoria,</b> parapente en equilibrio Comunicación durante despegue			
<b>No soltar los frenos demasiado pronto, control de la trayectoria,</b> poner al pasajero dentro del arnés			
Eficiencia global: tiempo entre "contacto con pasajero, parapente en la mochila" y listo para despegar: <b>menos 10 minutos : pro,</b> menos de <b>20 minutos: NCTP,</b> mas de 20 minutos NCTP pending		time ?	time ?
<b>Comportamiento peligroso eliminatorio? (crash despegue, trayectoria peligrosa, collision o casi...)</b>			

#### Vuelo

Confianza, naturalidad			
<b>Seguridad en vuelo ( terreno y distancia de vuelo, reglas de trafico)</b>			
<b>720° en menos de 20 segundos (pro), menos de 25 segundos (recreativo)</b>		time ?	time ?
<b>El 8 en menos de 25 segundos (pro), menos de 30 segundos (recreativo)</b>		time ?	time ?
<b>técnica de bajada rápida</b>			
Control del cabeceo y alabeo (opcional)			

#### Aproximación y aterrizaje

Elección de la aproximación,			
Realización de la aproximación, uso del rango de velocidad del ala			
Momento de instrucción para aterrizar, <b>momento de parar pasajero</b>			
<b>Fase final</b> larga con la velocidad estable y viento de frente, <b>4 sec mini</b>			
Calidad del flare, eficiencia del frenado final			
<b>Precisión del aterrizaje, aterrizaje de pie, no caída (&lt;15m from target : pro // &lt;20m from target NCTP)/&gt;20m NCTP pending</b>		distance ?	distance ?
Posición de los trimmers			
<b>Seguridad en la zona de aterrizaje,</b> atencion al pasajero.			
<b>Comportamiento peligroso eliminatorio? (crash aterisaje maniobras peligrosas fuera de control, collision o casi...)</b>			