

Manual para Jefe de Salto

PRÓLOGO

El Jefe de Salto (JS) es el responsable a bordo de la aeronave, de la seguridad de los paracaidistas y de sus saltos. Crea el ambiente seguro en el paracaidismo, con sus actitudes y determinaciones, que deben ser plenas expresiones de un líder y su permanente atención a todos los detalles inherentes a los lanzamientos.

Esta responsabilidad es determinada por la toma de decisiones, las que reflejan la claridad que debe tener el JS en el contexto que se encuentra para cada situación determinada, superando cualquier presión, tanto en lo relativo a los lanzamientos como en los casos específicos en los que aún estando a bordo determine no saltar por razones de seguridad.

A los efectos de la operatividad de este manual, utilizaremos un criterio explicativo en función del orden cronológico para llevar a cabo el lanzamiento, desarrollando los conceptos en diferentes puntualizaciones relativas a los pasos correspondientes.

Cabe destacar que este manual fue realizado en base a las operaciones de paracaidismo que se efectúan en nuestro medio.

“CHEQUEOS A REALIZAR ANTES DEL VUELO”

Es sumamente importante que el JS se familiarice con el tipo de aeronave de la que se realizará el lanzamiento considerando sus detalles operativos de vuelo con paracaidistas, como su velocidad de crucero, velocidad de lanzamiento, etc.

1) Asientos y objetos que pudiera ser necesario quitar:

En las aeronaves pequeñas, los asientos son retirados para operar con paracaidistas, aunque muchos Cessna 172 o similares, llevan su butaca posterior instalada. Las aeronaves de gran porte, especialmente las militares, tienen redes, por lo que hay que tomar las precauciones necesarias en los movimientos para evitar enganches; pero además pueden tener objetos como calzas o amarras, por lo que hay que asegurarlos.

2) Bordes:

Hay que chequear cuidadosamente si existen bordes afilados o elementos de enganche que afecten los movimientos de los paracaidistas equipados a bordo, y en caso de que si los hubiera, cubrirlos con material que los aíse.

3) Cuchillo:

Es necesario que exista al menos un cuchillo a bordo y que se encuentre disponible para el JS y si es posible también disponible para el piloto. La disponibilidad del cuchillo es básica cuando se debe efectuar un procedimiento de corte de línea estática al llevar alumnos a bordo con esos dispositivos, o para cortar algún elemento de enganche o parte de un equipo que atente contra la seguridad en el vuelo, o en el abandono de la aeronave en cualquier caso.

4) Sonda:

Es un elemento que debe estar disponible en función de un aterrizaje en un lugar predeterminado. Fundamental además si la zona de lanzamientos es dominada por vientos moderados o fuertes, o cuando se trata de un salto de demostración o de exhibición, en el cual el aterrizaje en la zona es determinante. La sonda es un elemento que representa a un paracaidista convencional sin velocidad propia lo que implica que es arrastrado por la masa de aire en movimiento, lo que equivale a decir que nos da la velocidad y dirección del viento en el área de lanzamientos.

LARGO 6.00 m – ANCHO 0.25m

La sonda es de papel crepé con colores brillantes y mide 6.00 metros de largo por 25 centímetros de ancho, con una varilla en uno de sus extremos con un peso de 40 gramos.

5) Cinturones de Seguridad

Las aeronaves lanzadoras deben poseer cinturones de seguridad (en USA es obligatorio por ley federal) para ser utilizados por los paracaidistas durante el ascenso y hasta la altura de seguridad (1000 ft. AGL en aeronaves de gran porte)

Los cinturones de seguridad se ajustan básicamente de dos maneras. Una es de la forma en que se lo colocan los pasajeros de aeronaves comerciales y la otra es enganchando sólo una de las bandas principales del arnés contenedor, lo que da algo más de movilidad al paracaidista.

6) Elemento de enganche de la Línea Estática (SL)

Es muy importante tener conocimiento del lugar de enganche de las líneas estáticas en las aeronaves. En aeronaves tipo Cessna, y en nuestro país, se enganchan a uno de los soportes del asiento del piloto, quien debe tener conocimiento del lugar del enganche y por dónde circula la línea hasta su empalme con el arnés contenedor del alumno.

“BRIEFING PARA EL GRUPO DE CONTROL DE TIERRA”

1) Comunicaciones

Deben realizarse todas las coordinaciones cuando un alumno realiza sus primeros lanzamientos con receptor de radio. Además debe haber coordinación en los saltos demo o de exhibición con dos factores primarios: el viento dentro de los límites de seguridad y por la demostración en sí, el orden de salida de la aeronave.

2) Indicadores en tierra

El JS debe además instrumentar con el grupo de control de tierra las señalizaciones, marcas e indicadores de viento en superficie para la visualización del blanco.

“ALTURA Y COMUNICACIÓN”

Las coordinaciones con el Piloto son fundamentales para la seguridad de las operaciones de vuelo y de lanzamientos.

1) Altura

El Piloto debe tener claro conocimiento de las alturas a las cuales se realizarán los lanzamientos, dado que se pueden realizar más de una pasada sobre el punto de salida.

2) Directivas de vuelo

Pasada para el sondeo: el piloto deberá pasar sobre el blanco a la altura de lanzamiento de la sonda de deriva (2500/3000 ft. AGL) contra viento y nivelado en función del viento predominante en superficie.

Pasada de lanzamiento: El Piloto debe realizarla en lo posible nivelado y en comunicación con el JS.

3) Comunicaciones

Las comunicaciones entre el Piloto y el JS deben ser claras. Lo mejor son señales visuales a realizar con las manos, indicando grados de giro y con el pulgar a un lado o al otro, la dirección de viraje. Hay que considerar que los virajes no son "instantáneos", por lo que es muy importante darle tiempo al Piloto para terminar de ejecutar la maniobra y evaluar la posición y la trayectoria antes de darle otra indicación. Para ello debe imperar la tranquilidad y el buen criterio en el JS para ser más efectivo en la operación, además de obtener mayor receptividad por parte del Piloto.

4) Virajes en la aeronave

El JS debe comunicarle al Piloto que los virajes o giros en trayectoria de lanzamiento deben ser realizados en lo posible con mando de timón de cola, lo que en general mantiene al JS en la vertical precisa.

El JS debe además instrumentar con el grupo de control de tierra las señalizaciones, marcas e indicadores de viento en superficie para la visualización del blanco.