



## **OBBIETTIVI DEL CORSO PRATICO DI PARAPENDIO**

### **1. Allestimento Materiale**

La metodicità, la cura e l'attenzione nell'allestimento dei materiali per il volo è sintomo di una predisposizione dell'allievo all'accertamento delle condizioni di sicurezza necessarie per intraprendere il volo

### **2. Valutazioni Predecollo**

Prima di ogni volo l'allievo deve saper fare valutazioni relative alla sicurezza delle operazioni (condizioni meteo, morfologia del terreno sorvolato, condizioni e morfologia di decollo e atterraggio, ecc.) con il criterio generale di saper formulare un piano di volo adeguato alle condizioni ambientali e alle proprie possibilità, intese in termini di esperienza maturata e capacità.

### **3. Predisposizione Ala e Attrezzatura**

Ogni tipo di apparecchio per il volo libero, presuppone la capacità del pilota di aprirlo, predisporlo e collegarlo all'imbrago e ai dispositivi accessori e di sicurezza, a garanzia di un perfetto funzionamento anche in ragione delle condizioni ambientali esistenti (vento al decollo, pendenza del terreno, ostacoli, ecc.)

### **4. Controlli Prevolo di Sicurezza**

L'esecuzione metodica, cosciente, assolutamente non rituale, dei controlli di sicurezza previsti, è un atto dovuto da parte di ogni pilota, prima di intraprendere qualsiasi operazione.

### **5. Decollo**

Il decollo deve essere intrapreso con un buon controllo della traiettoria, con la tecnica prevista, con la rincorsa necessaria, caratterizzata da velocità progressiva e con un controllo visivo dell'ala, prima di decidere se proseguire nella manovra o interromperla. Vale il criterio che l'interruzione del decollo da parte del pilota in caso di dubbio è motivo di valutazione positiva da parte dell'istruttore.

### **6. Controllo dell'ala in Fase di Decollo**

Il controllo della velocità dell'ala, nonché il controllo della direzione durante la corsa, sono due elementi indispensabili alla buona riuscita della manovra.

### **7. Controllo della Traiettoria dopo il Decollo**

Il controllo della velocità dopo il decollo, atto a garantire l'acquisizione della maggiore energia cinetica possibile e il sorvolo di eventuali ostacoli sulla traiettoria di decollo ed il controllo direzionale durante l'allontanamento dal costone, sono fondamentali in questa delicata fase.

### **8. Veleggiamento**

Il veleggiamento è la manovra che consente ad ogni pilota di rimanere in aria e spostarsi sfruttando le caratteristiche della propria ala in abbinamento alle condizioni ambientali e meteorologiche prescelte. Considerato che il

veleggiamento verrà praticato da tutti i piloti brevettati, sarebbe bene accertare la loro capacità ad esercitarlo nella forma almeno più elementare, laddove le condizioni lo permettano.

#### **9. Pilotaggio a Velocità Diverse e Volo Lento**

Il pilota deve conoscere bene i limiti di velocità del proprio mezzo, ivi compreso il comportamento dell'ala quando vola lentamente. Soprattutto, deve conoscere le reazioni dell'ala all'input dei comandi alle diverse velocità, dimostrando di saper manovrare in modo da rimanere ampiamente nell'involucro di volo.

#### **10. Virata di 360° a Dx Raccordata ad Una di 360° A Sx**

in non più di 30 secondi, uscita progressiva nella stessa direzione di ingresso in manovra (30 sec. Costituiscono il tempo di manovra con un normale angolo di rollio di 25/30 gradi, che è necessario saper raggiungere in qualsiasi situazione tipica della quotidiana pratica del volo). Non è previsto definire una precisa velocità di ingresso in manovra. Il tempo imposto è inteso ad accertare la capacità di invertire il rollio con continuità, gradualità e tempestività, dimostrando padronanza del mezzo nel controllo delle variazioni di angolo di rollio.

#### **11. Esecuzione di Due Virate Consecutive di 360°**

senza rimessa nello stesso senso in non più di 20 secondi, uscita progressiva nella stessa direzione di ingresso in manovra (20 secondi costituiscono il tempo di virata con un normale angolo di rollio di 25/30° che è necessario saper raggiungere in qualsiasi situazione tipica della quotidiana pratica del volo). La manovra impone di virare con un discreto rateo ed è intesa ad accertare la capacità del pilota di graduare l'ingresso in una virata, la sua capacità di mantenere un angolo di rollio per due complete rotazioni, di uscire da una simile configurazione con la gradualità necessaria ad evitare pendolamenti e di assumere, e mantenere al termine, una direzione prestabilita.

#### **12. Inversioni di Rollio**

(limite di 30°, cioè con un angolo di rollio di una normale virata) con controllo coordinato dell'ala. Questa manovra rende possibile accertare la capacità del pilota di graduare il proprio intervento sui comandi per renderlo compatibile con le caratteristiche di risposta dell'ala. Accerta inoltre il generale coordinamento del pilota nelle manovre e la sua capacità di non superare i limiti di impiego normale dell'ala.

#### **13. Utilizzo delle Orecchie**

per incrementare il tasso di caduta e pilotaggio in questa configurazione. Il parapendio non può, risaputamente, assumere alti ratei di discesa quando voluto a causa delle sue caratteristiche costruttive. Al pilota compete di saper ridurre la superficie portante al fine di aumentare il carico alare e conseguentemente il rateo di discesa, qualora le condizioni di volo lo rendano necessario (discesa rapida in condizioni di ascendenza forte, raggiungimento veloce della quota di avvicinamento finale, ecc.)

#### **14. Utilizzo degli Elevatori Posteriori Per il Pilotaggio**

Questa è la simulazione di una situazione di emergenza conseguente la rottura del tirante di uno o due freni. L'ala risulta perfettamente pilotabile, ma è richiesta una particolare delicatezza e gradualità d'intervento sui comandi.

### **15.Circuito di Avvicinamento A Otto e C**

Sono i due tipici circuiti di avvicinamento che devono essere usati a seconda delle circostanze. Entrambi devono essere conosciuti dal pilota, dal momento che le condizioni ambientali o di traffico possono di volta in volta imporre l'uso di uno o dell'altro tipo indistintamente, nella pratica quotidiana.

### **16.Controllo della Traiettoria In Finale**

Il controllo deve essere esercitato dal pilota sia sul piano verticale che sul piano orizzontale. Egli deve saper acquisire la massima energia cinetica consentita dalle circostanze onde prevenire gli effetti del windshear in prossimità del suolo e di saper mantenere una traiettoria il più possibile libera e lontana da eventuali ostacoli. L'ultima virata in finale, di ampiezza non superiore a 90°, deve essere effettuata ad una quota non inferiore a 10 mt (sono ammesse le S in lungo finale).

### **17.Atterraggio di Precisione in un Raggio di 50 Mt**

La precisione in atterraggio, che comunque deve avvenire controvento, è una caratteristica del pilota di volo libero che non ha mai a disposizione, per posarsi, la medesima superficie, oppure le medesime condizioni ambientali. La precisione in atterraggio deve essere dimostrata di conserva all'utilizzo della corretta tecnica di avvicinamento finale.

### **18.Controlli Post Volo e Riposizione dell'ala**

Anche questo aspetto contribuisce alla valutazione dell'attenzione e della cura per i materiali dimostrata dal pilota.

### **19.Commento del Volo**

E' questo un aspetto particolare dell'esame. Merita un minimo di approfondimento essendo legato direttamente alla visione del volo che il pilota dimostra di avere. Quanto più essa è aderente alla realtà, tanto maggiori sono le possibilità di valutazione critica del proprio operato, da parte del pilota stesso. Tanto è quindi lungi da lui la possibilità di abbandonarsi ad atteggiamenti di sottovalutazione del rischio o di sopravvalutazione delle proprie capacità a discapito della sicurezza. Spetta all'esaminatore questa attenta disamina dell'atteggiamento del pilota, quando chiamato a motivare o giustificare il suo operato durante una specifica prova nel volo d'esame. Le sue argomentazioni dovrebbero perlomeno lasciare intravedere una sua corretta e critica interpretazione della realtà e non certo il mascheramento giustificativo della stessa.

Il giudizio finale di idoneità, sulla base di non più di due voli del candidato, dovrà tenere conto almeno della corretta esecuzione degli items compresi nel seguente elenco con il rispetto dei parametri previsti: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19. Il giudizio totalmente negativo in una delle suddette prove, pregiudica l'esito positivo dell'esame.

Tra gli items 10, 11, 12, 13, 14 l'esaminatore potrà decidere di fare eseguire solo una coppia di manovre, scelta tra quelle che seguono: 10/13, 10/14, 11/13, 11/14, 11/12. Si rende così possibile l'effettuazione dell'esame praticamente con ogni dislivello disponibile e rispettando il criterio irrinunciabile di non limitare la prova al solo decollo e atterraggio.

La valutazione sull'esecuzione degli altri items non elencati contribuirà alla formulazione di insieme del giudizio finale.