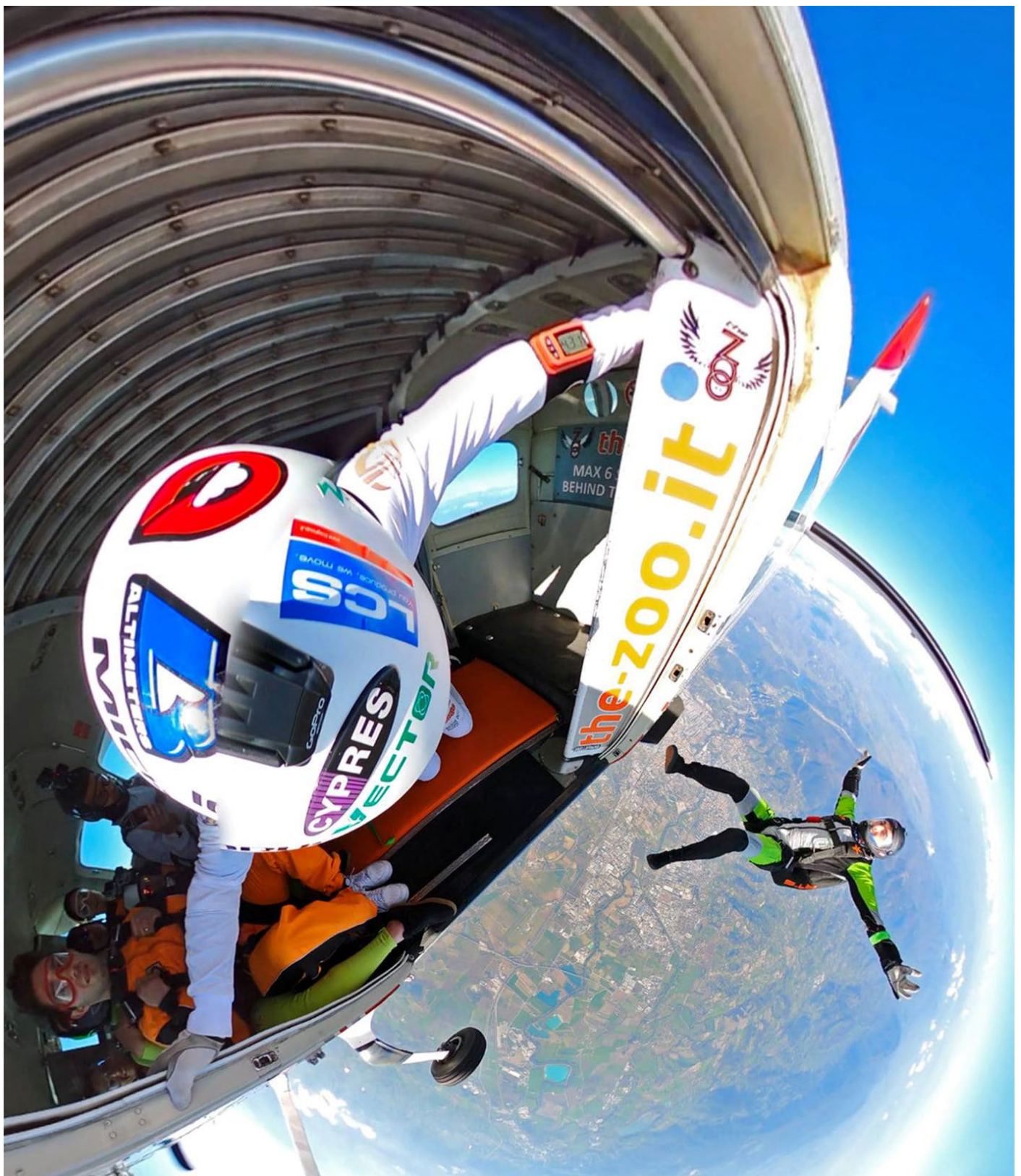


# MANUALE CORSO DL: DIRETTORE DI LANCIO

*a cura di Emanuele Bielli e Mario Fattoruso - Anno 2021*



Questo Manuale è stato pensato per i paracadutisti che hanno già maturato un'esperienza sia personale che all'interno di una Scuola di Paracadutismo e che intendono intraprendere un percorso di Qualificazione della propria Licenza di Paracadutismo.

## La Normativa

### Regolamento "Licenze di Paracadutismo" Terza Edizione del 2015

#### Art. 8 Certificazione Speciale Direttore di Lancio

**1. La Certificazione Speciale di Direttore di Lancio (CS DL) abilita il titolare a svolgere le funzioni di coordinamento a bordo dell'aeromobile per le procedure di lancio dei paracadutisti equipaggiati con paracadute con fune di vincolo o degli allievi paracadutisti.**

2. Per il conseguimento della CS DL, il candidato deve essere in possesso dei seguenti requisiti minimi:

a) essere in possesso della licenza di paracadutista rilasciata in Italia in corso di validità da almeno 18 mesi;

b) avere totalizzato 100 lanci con paracadute planante di cui almeno 50 negli ultimi 12 mesi.

**c) aver effettuato con esito positivo un corso di addestramento teorico pratico approvato, comprendente almeno l'effettuazione di 10 voli svolgendo le funzioni di DL con presenza a bordo dell'IPS DL responsabile dell'addestramento o di un titolare di CS DL designato dall'IPS stesso, presso una scuola di paracadutismo autorizzata, di cui almeno 5 in lanci di paracadutisti aventi paracadute con fune di vincolo. (in mancanza, la Certificazione Speciale viene annotata come limitata ai soli lanci di allievi paracadutisti).**

3. Il Direttore di lancio, per il mantenimento in esercizio della sua Certificazione Speciale, dovrà effettuare nel corso dell'anno :

**a) 50 lanci, con almeno 30 minuti di caduta libera**

**b) 10 voli quale DL per paracadutisti aventi paracadute con fune di vincolo, oppure con a bordo allievi paracadutisti, da annotarsi sul libretto dei lanci**

4. Il Direttore di lancio, ai fini del ripristino di tale CS dopo oltre 6 mesi di inutilizzo, dovrà effettuare due voli come DL con allievi paracadutisti a bordo, sotto la supervisione di un IPS oppure di un titolare di CS DL designato dall'IPS.

5. Il rinnovo e/o il ripristino della CS avvengono a cura del responsabile della scuola presso la quale viene svolta l'attività a tal fine.

#### Art. 10 Equipaggiamenti da lancio per allievi

1. Il paracadute ausiliario deve essere atto a garantire l'atterraggio con velocità verticale non superiore a 6 m/s senza l'utilizzo dei comandi di manovra.

**2. E' fatto obbligo di indossare un casco protettivo rigido coprente la nuca (eccetto che nei lanci tandem), calzature chiuse senza parti suscettibili di impigliamento, abbigliamento coprente gli arti.**

**3. L'equipaggiamento dovrà essere conforme a quanto previsto all'Art. 4 del nel Regolamento sulla Disciplina dei Lanci Ordinari e Speciali.**

### Regolamento "Disciplina dei Lanci Ordinari e Speciali" del 2013

#### Art. 4 Equipaggiamento da lancio

**1. E' prescritto l'utilizzo di quanto segue:**

a) paracadute principale di tipo planante, corredato di idoneo contenitore, e di sistema di apertura azionabile manualmente dal paracadutista oppure automaticamente mediante collegamento con l'aeromobile o metodi equivalenti.

b) paracadute ausiliario di tipo direzionale o planante, dotato di pilotino estrattore, corredato di contenitore e di idoneo sistema di apertura azionabile manualmente dal paracadutista, provvisto di certificazione secondo le pertinenti disposizioni ENAC, oppure, secondo le pertinenti disposizioni in vigore nel Paese ove la licenza è stata rilasciata.

c) imbracatura idonea all'installazione dei due paracadute e dei relativi accessori di tipo tutto dietro.

**d) altimetro ottico.**

**e) altimetro acustico per video/cine/foto operatori, durante le riprese in caduta libera.**

**f) casco protettivo di tipo rigido o morbido con rinforzi aventi caratteristiche di protezione similari.**

#### Art. 5 Limitazioni di utilizzo per paracadute principale

**1. Nel caso in cui il paracadutista abbia la licenza di paracadutismo non in corso di esercizio (cioè non abbia effettuato la prevista attività minima periodica) dovrà svolgere la attività relativa alla licenza presso una scuola di paracadutismo certificata. In tale caso sarà discrezione della scuola di paracadutismo la scelta del paracadute da utilizzare.**

#### Art. 7 Condizioni di lancio

**1. Non è consentito effettuare lanci:**

a) al di fuori degli spazi aerei autorizzati;

**b) nelle nubi o attraverso le stesse;**

**c) quando l'area di atterraggio non è visibile**





### Art.3 Autonomia di esercizio della Licenza

1. Nell'esercizio delle attività consentite dalla licenza il paracadutista è autonomo, nel rispetto delle normative applicabili, ed è in ogni caso l'unico responsabile in ordine a quanto segue:

- a) regolarità dei propri documenti e certificazioni;
- b) persistenza delle condizioni psicofisiche di idoneità accertate in sede di visita medica;
- c) idoneità ed efficienza del proprio equipaggiamento ed abbigliamento;
- d) rispetto delle istruzioni e limitazioni operative fornite dal costruttore dell'equipaggiamento utilizzato;
- e) scelta ed uso di eventuali sistemi e dispositivi ausiliari;
- f) idoneità delle condizioni meteorologiche;
- g) idoneità del proprio punto di lancio;
- h) idoneità dell'area di atterraggio;
- i) tecniche di lancio applicate, subordinatamente al possesso delle rispettive certificazioni di idoneità a tecniche speciali in esercizio ove previste;
- j) violazioni delle normative.

### Art. 12 Responsabili di lancio (RL) a bordo dell'aeromobile

1. Nelle operazioni di volo relative ai lanci ordinari e speciali, il comandante dell'aeromobile riconosce quale unico interlocutore a bordo un paracadutista con funzioni di responsabile delle operazioni di lancio, denominato Responsabile di Lancio (RL).

2. Se non diversamente specificato le funzioni di RL possono essere espletate da paracadutisti in possesso di Licenza di Paracadutista in esercizio.

3. I paracadutisti a bordo concordano, ed all'imbarco notificano verbalmente al comandante dell'aeromobile, chi fra essi espleta le funzioni di RL.

**La Normativa è molto chiara sul ruolo e sui compiti del Direttore di Lancio:** ha la funzione di coordinare a bordo dell'aereo le procedure di lancio degli allievi paracadutisti, cioè di tutti i non licenziati e di titolari di licenza non in esercizio.

Dovrà quindi controllare l'equipaggiamento indossato dagli allievi prima dell'imbarco in aereo come prescritto dalla normativa: caschetto protettivo che copra la nuca, scarpe chiuse senza parti che si possano impigliare, tuta da lancio intera che copra gambe e braccia, altimetro da polso calibrato sullo zero, occhialini nel caso in cui si lanci con casco aperto.

Inoltre dovrà controllare che il paracadute indossato sia idoneo al lancio: AAD accesa, pin della riserva e del principale ben inseriti, pilotino estrattore ben alloggiato nella tasca in spandex BOC, corretto assemblamento del sistema 3 anelli, moshettone dell'RSL correttamente connesso, maniglia dello sgancio e della riserva ben posizionate (nella maniglia della riserva in metallo il cavo d'acciaio deve avere un'eccedenza che permetta qualsiasi movimento senza il rischio che vada in trazione), corretta chiusura dei nastri pettorale e cosciali.

**A livello pratico il compito del DL è molto più complesso, richiede un'attenta preparazione e la capacità di gestire l'intero decollo.**

Anzitutto il DL si deve coordinare con il pilota dell'aereo, conoscere i venti alle diverse quote (quota di lancio, quota a vela aperta/circuito), conoscere l'asse d'entrata di lancio dell'aereo, organizzare il decollo determinando l'ordine d'uscita dei gruppi e dei singoli paracadutisti, controllare anche solo visivamente tutti i paracadutisti che salgono a bordo, ricordare a tutti la direzione da tenere in atterraggio determinata in quel momento dalla manica a vento o ricordare quale sia la direzione da tenere in caso di mancanza di vento, coordinarsi con gli istruttori a bordo in caso di tandem o allievi AFF.

Per svolgere al meglio questo ruolo ci si deve preparare prima del decollo cercando anzitutto di avere una serie di informazioni sia sul decollo che stesso che sulle condizioni del vento.

Si può avere un'idea dell'intensità e sulla direzione del vento alle diverse quote consultando questo sito : <https://markschulze.net/winds/>

In questo modo dovremmo solo chiedere conferma al pilota, durante la salita in quota, se i valori sono confermati. Le quote in cui è importante conoscere forza e direzione del vento sono, ovviamente, quella di lancio (13.000/14.000 feet) e quella di apertura/vela aperta (5.000/4.000 feet)

Winds Aloft	
at 1300Z (15:00 local) Forecast valid now	
Latitude	43.82733
Longitude	13.03409
<input type="radio"/> Station Showing winds for A.S. Allmarche Show winds for Skydive Pull Out Show winds for The Zoo Skydiving	
Elevation	Unavailable
<input type="button" value="Show Map"/>	
<input type="radio"/> Ft and kts	
Temperature	Unavailable
Wind	Unavailable
Winds Aloft	
Surface: 13° at 5 kts	18°C
1000 ft: 356° at 4 kts	15°C
2000 ft: 341° at 4 kts	12°C
3000 ft: 322° at 3 kts	10°C
4000 ft: 322° at 3 kts	8°C
5000 ft: 331° at 3 kts	7°C
6000 ft: 353° at 3 kts	6°C
7000 ft: 7° at 5 kts	5°C
8000 ft: 16° at 6 kts	4°C
9000 ft: 11° at 7 kts	3°C
10000 ft: 4° at 7 kts	1°C
11000 ft: 357° at 8 kts	-1°C
12000 ft: 351° at 9 kts	-2°C
13000 ft: 350° at 10 kts	-4°C





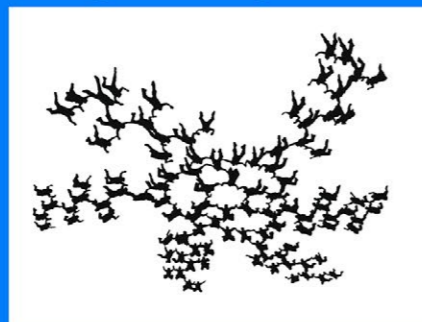
# ORDINE D'USCITA



1) Deriva Atmo Track  
Max due Gruppi per decollo

2) Formazioni Piatte  
più Grandi - più Piccole

3) Formazioni Verticali  
più Grandi - più Piccole

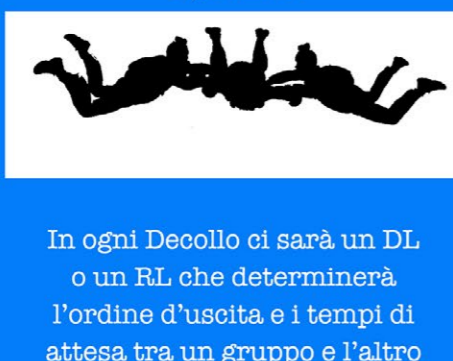


4) Aperture sopra  
i 1.500 metri

5) AFF

6) Tandem

7) Tute Alari  
Track Suit



In ogni Decollo ci sarà un DL o un RL che determinerà l'ordine d'uscita e i tempi di attesa tra un gruppo e l'altro

L'Ordine d'Uscita in un decollo di paracadutisti nel corso degli anni è stato molto standardizzato a livello internazionale. In base alla disciplina praticata, alla grandezza della formazione, dalle quote di apertura e dal vento in quota si può determinare l'ordine con cui lanciarsi. MA... c'è sempre un MA!

La variabile decisiva che influisce sempre sull'ordine d'uscita e sui tempi di attesa tra un gruppo e l'altro è sempre l'asse di lancio rispetto al vento in quota: se a favore o contro vento. Quindi la "standardizzazione" di cui parlavamo e a cui si riferisce l'immagine qui in alto parte dal presupposto che l'aereo lanci contro vento. Per questo è fondamentale avere una **comunicazione con il pilota** in ogni decollo.

L'aereo al momento del lancio ha una determinata **Velocità di Crociera "Air Speed"**, questa non è altro che la velocità a cui viaggia l'aereo ed è espressa in Nodi (Knots), nella strumentazione dell'aereo è un manometro con la scritta AIRSPEED, solitamente accanto all'Orizzonte (manometro che indica l'assetto dell'aereo rispetto al terreno)



Solitamente gli aerei a turbina usati per il paracadutismo lanciano tra i 60 (Pilatus PC6) e gli 80 (Caravan, Twin Otter) nodi di Velocità di Crociera. Questa velocità però è la velocità in volo, in aria (Air Speed appunto), non la velocità di avanzamento dell'aeroplano rispetto al terreno. La velocità che a noi interessa maggiormente per determinare: punto d'uscita rispetto l'area di atterraggio, ordine d'uscita delle diverse discipline, tempi di attesa tra un gruppo e l'altro è la **Ground Speed**, appunto la velocità dell'aereo rispetto al suolo. Nelle moderne strumentazioni in cui vi è anche un sistema GPS questa velocità viene riportata con la sigla **GS**.



Come si determina la Ground Speed? Alla velocità di crociera dell'aereo (Air Speed) si dovrà:  
- **sottrarre la velocità del vento nel caso in cui lanci contro vento**  
- **aggiungere la velocità del vento nel caso in cui lanci a favore di vento.**

Più sarà forte il vento contrario più si dovrà attendere tra un gruppo e l'altro in uscita per garantire una idonea separazione orizzontale tra le formazioni.

Inoltre con il vento contrario alla direzione di lancio le formazioni più grandi e più lente, che rimangono più a lungo in caduta libera, subiscono un maggior "scarroccio" (spostamento) causato dal vento stesso rispetto alle formazioni verticali più veloci che offrono minore superficie e tempi minimi in caduta libera.

Per questo motivo si lanciano prima le formazioni "piatte" (RW), poi i singoli piatti, poi le formazioni verticali (head down / head up), infine le formazioni e i singoli che aprono a una quota maggiore come AFF e Tandem. I gruppi di Track/Deriva spostandosi dall'asse di lancio possono saltare per prime o per ultime, le tute alari (Wing / Track Suit) sempre per ultime. Inoltre il vento in quota e la velocità di avanzamento dell'aereo rispetto al terreno devono essere tenuti in considerazione per determinare il punto di lancio. Maggiore sarà il vento alla quota di lancio più si dovrà posticipare il punto di lancio rispetto all'inizio dell'area di atterraggio. In questo caso sarà fondamentale conoscere anche l'intensità e la direzione del vento alla quota di apertura del paracadute perché spesso capita che ci siano venti di direzioni opposte alle diverse quote. Se vi è un vento che spinge le vele verso la zona di atterraggio si può anche decidere di lanciarsi con un leggero anticipo.

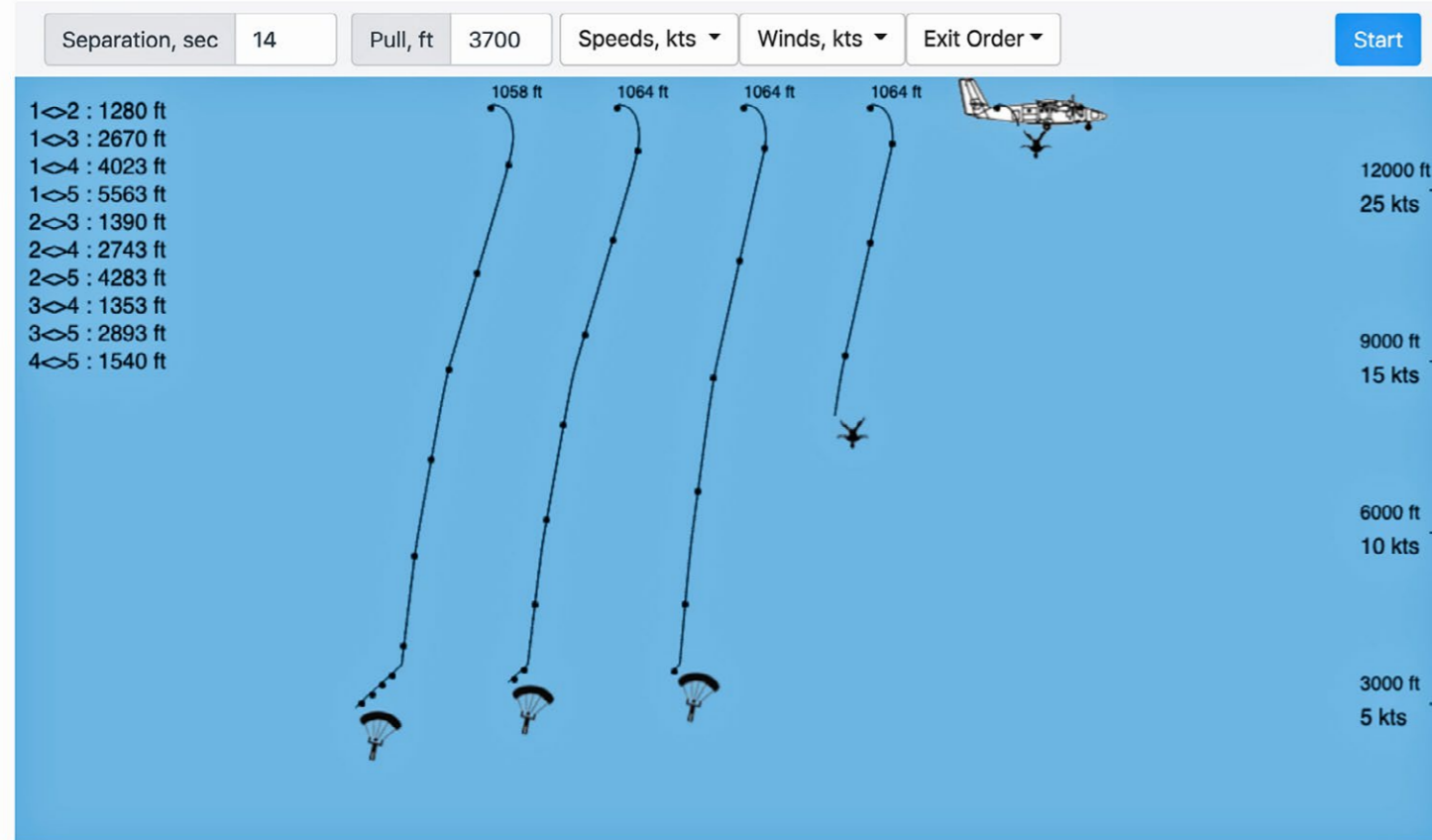


Consiglio di fare alcune simulazioni di lancio sul sito:

<https://www.togglescience.com/simulators/freefall-simulator/>

Si possono variare i parametri di: vento in quota, velocità di crociera dell'aereo, secondi di separazione tra i diversi gruppi, tipo di formazioni in caduta libera.

La finalità è quella di avere al momento di apertura delle vele una separazione orizzontale di almeno 300 metri (1000 feet).



**Tabella con Ground Speed e Tempi di Separazione attaccata vicino la porta degli aerei a Skydive Chicago**

EXIT SEPARATION		
To Achieve 1000 Feet of Horizontal Separation		
Ground Speed in Knots	Seconds Between Groups	Exit Separation Feet Per Second
120	5	
115	6	194
110	6	186
105	6	186
100	6	177
95	7	169
90	7	160
85	7	152
80	8	143
75	8	135
70	9	127
65	10	118
60	10	110
60	10	101
55	11	93
50	12	84
45	14	76
40	15	68
35	17	59
30	20	51
25	24	42
20	30	34



# Controllo del Materiale

## Parte Posteriore **CORRETTO**

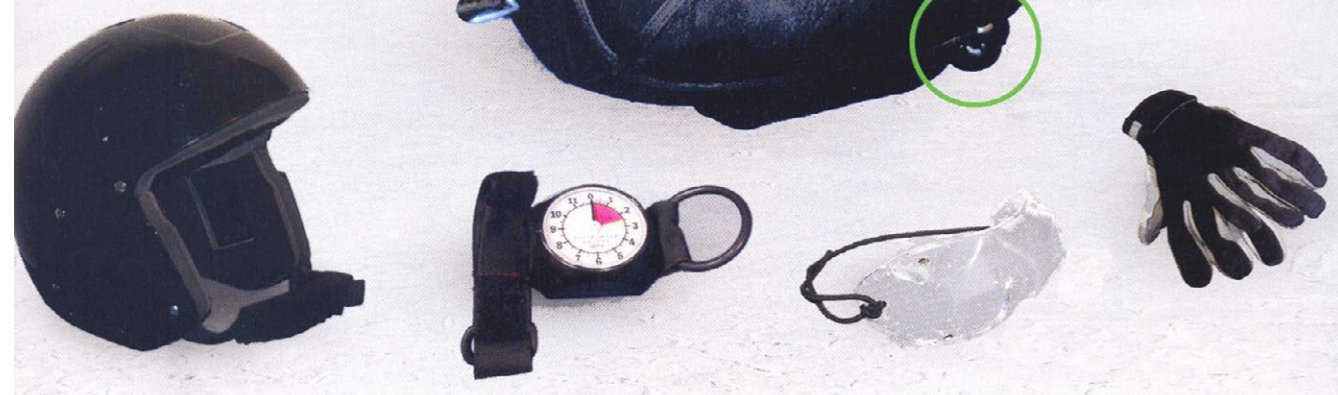


- Pin del Principale ben inserito e Bridle libero

- Pin della Riserva ben inserito per 3/4 della sua lunghezza e sigillo ripiegamento intatto

- Caschetto  
- Altimetro  
- Occhialini  
- Guanti

- Maniglia e Pilotino Estrattore ben Posizionati



# Controllo del Materiale

## Parte Anteriore **CORRETTO**



- Sistema RSL correttamente posizionato  
Sistema 3 Anelli correttamente montato

- AAD accesa indicante 0 (zero) con freccia in basso se CYPRES oppure dicitura PRO se Vigil

- Maniglia dello Sgancio e della Riserva ben inserite nell'Imbrago, Cavetti Gialli liberi, cavo in acciaio della Riserva libero.

- Nastri Cosciali e Pettorale integri, passanti nelle maglie Autobloccanti

Seguire la Regola del 3 Controllare sempre  
3 Maniglie - 3 Anelli - 3 Nastri  
Controllare il Materiale 3 Volte Prima:  
di Indossarlo, di Imbarcarsi, di Saltare



**Si DEVE controllare l'Equipaggiamento di ogni singolo allievo prima dell'imbarco in aereo e in quota prima del lancio, si raccomanda di controllare anche i paracadutisti che utilizzino l'equipaggiamento della Scuola. Informarsi sul tipo di AAD in uso alla Scuola e come sono settate.**

**Controllare anche solo visivamente ogni singolo paracadutista che sale a bordo, anche gli istruttori; chiedere/ricordare se si sono accese le AAD. In aereo comunicare al pilota quanti e quali gruppi in uscita ci saranno, farsi confermare la direzione di lancio e il vento in quota.**





### Condizioni Meteorologiche

Come riportato negli articoli dell'attuale normativa: **Non è consentito effettuare lanci... nelle nubi o attraverso le stesse; quando l'area di atterraggio non è visibile.** Anche in questo caso non è possibile avere altre interpretazioni se non che in caso di copertura nuvolosa totale che impedisca la visibilità con il terreno e la possibilità di attraversare le nubi in caduta libera non è possibile effettuare i lanci.

Ma allo stesso tempo è stabilito che: **nell'esercizio delle attività consentite dalla licenza il paracadutista è autonomo, nel rispetto delle normative applicabili, ed è in ogni caso l'unico responsabile in ordine a quanto segue: ...idoneità delle condizioni meteorologiche; idoneità del proprio punto di lancio.**

Questo significa che in caso di copertura nuvolosa, in un decollo con tutti paracadutisti licenziati a bordo ognuno può decidere autonomamente di lanciarsi, gli Istruttori saranno direttamente responsabili degli Allievi Tandem e AFF a loro affidati, i singoli Allievi paracadutisti saranno sotto la responsabilità del DL che dovrà decidere se farli lanciarsi. Si raccomanda di confrontarsi con gli Istruttori a bordo se presenti e con il Pilota che può anche fare un ulteriore giro sulla zona di lancio per trovare un'area più libera dalle nubi. Nel caso in cui si decida di non far saltare uno o più allievi non si potrà lasciarli soli in aereo e si dovrà riatterrare con loro. Coordinarsi con il pilota se spegnere i congegni AAD o se la discesa sotto i 500 metri sarà a una velocità inferiore all'attivazione.

Una volta ritornati a terra tutte le AAD andranno comunque spente e riaccese. Anche le condizioni del vento a terra sono determinanti nella decisione di far lanciare allievi ma anche paracadutisti esperti. La normativa sancisce che **gli allievi non possono lanciarsi con una velocità del vento superiore ai 7 metri al secondo.** E' quindi fondamentale un contatto radio con il terreno che avverta in caso di mutate condizioni del vento che a volte possono essere improvvise.

Teoricamente i paracadutisti licenziati possono lanciarsi con qualsiasi condizione di vento, è necessario in questo caso valutare il tipo di vela utilizzato (modello e misura), il grado di esperienza del singolo paracadutista parametrati all'intensità e al grado di turbolenza del vento. Dice l'aviatore saggio: **"meglio stare a terra con la voglia di volare, che volare con la voglia di stare a terra"**.

In caso di nubi alla quota di apertura ricordare prima di salire in decollo la procedura standard del comportamento a vela aperta in nube: pilotare la vela a mezzo freno, effettuare una virata di 90° a destra ogni 5 secondi finché non si esce dalla nube.

In caso di copertura nuvolosa che non consenta una chiara visione del terreno non è possibile effettuare lanci di deriva/track, non è possibile effettuare i lanci con la tuta alare (Wing/Tracking Suit). In caso di vento forte, turbolento o a raffiche ricordare ai paracadutisti prima dell'imbarco di pilotare la vela in piena efficienza (rilascio totale dei comandi), caricare di atterrare lontano da ostacoli quali hangar, edifici, alberi; ricordare le procedure in caso di trascinarsi a terra.





## Emergenze in Aereo

In caso di avaria ed emergenza in aereo il Pilota è il comandante del velivolo e decide la procedura da seguire, si coordina quindi con il DL che è l'unico a cui i paracadutisti devono prestare attenzione e seguirne le disposizioni impartite.

Un DL dovrebbe conoscere il velivolo da cui si ci lancia, in particolar modo se ci sono delle cinture di sicurezza e il loro utilizzo (come si allacciano, come si slacciano).

Alcuni aereo per lancio para non presentano cinture di sicurezza, altri le hanno ma sono stivate sotto la panchetta dove si siedono i paracadutisti (es. Pilatus PC6).

Si ricorda che il casco deve rimanere indossato ed allacciato fino a 350 metri di quota così come le cinture di sicurezza se vengono allacciate.

### **Emergenza in decollo o fino a 500 metri**

Se l'emergenza avviene subito dopo in decollo o a bassissima quota assumere una posizione raccolta con le mani che proteggono il viso, mento allo sterno, appena atterrato aprire la porta o sfondarla e uscire/allontanarsi immediatamente dal velivolo. Chiamare immediatamente i soccorsi. Solo dopo essersi assicurati che non vi sia pericolo di incendio e dopo essersi tolti il materiale andare ad aiutare eventuali feriti, persone rimaste in aereo.

### **Emergenza dai 500 ai 1.000 metri**

I paracadutisti si lanciano nell'ordine prestabilito all'imbarco impugnando la maniglia della riserva trazionandola 2 secondi dopo essersi lanciati dall'aereo.

### **Emergenza sopra i 1.000 metri**

I paracadutisti si lanciano nell'ordine prestabilito all'imbarco impugnando la maniglia del principale trazionandola 2 secondi dopo essersi lanciati dall'aereo.



### **Aperture accidentali a bordo dell'aereo**

Nel caso in cui uno dei due contenitori si dovesse aprire il aereo **se la porta è ancora chiusa** si deve recuperare il pacco e le funi fuoriuscite, il paracadutista deve tenerle strette a se, viene spostato in fondo al velivolo, lontano dalla porta, viene spenta la AAD per la risalita con l'aereo. Dopo aver interpellato il pilota se vi sono le condizioni di sicurezza si procede al lancio degli altri paracadutisti. Se è un allievo il DL rimane a bordo con lui (comportamento raccomandato anche se è un paracadutista licenziato). Se la fuoriuscita di funi, del pacco o del pilotino estrattore avviene **con la porta aperta** va immediatamente fermato il paracadutista, chiusa la porta, vanno recuperate le parti fuoriuscite impedendo che il pilotino o la vela si gonfino.

Se il paracadutista è già in porta o fuori dal velivolo va immediatamente spinto fuori.

### **Il Ruolo del DL**

In tutte le situazioni fino ad ora descritte è fondamentale che la figura del DL abbia la capacità di far valere il suo ruolo nel decollo, anche di fronte paracadutisti più esperti. Sarà quindi fondamentale essere determinati ma soprattutto preparati alla gestione del decollo stesso. Il coordinamento con il Pilota ma anche con gli Istruttori impegnati in lanci tandem o AFF rafforzerà il senso di autorevolezza.

Il DL in aereo deve posizionarsi in prossimità o davanti alla porta per determinare il punto di lancio, per controllare le uscite e dettarne i tempi. Il DL deve sapere valutare se un gruppo di persone o un singolo impiegheranno più tempo per posizionarsi in porta, dovrà quindi determinare i tempi giusti per rispettare le separazioni, dovrà anche essere a conoscenza di dettagli importanti quali la chiamata del minuto da parte del Pilota (non tutti i piloti lo danno), la quota di lancio (in alcune DZ vi sono delle limitazioni di quota che possono variare durante l'arco della giornata), le direzioni che



devono seguire i gruppi di track/deriva rispetto all'asse di lancio o alla DZ, conoscere l'aerea circostante e i possibili punti di riferimento (montagne, autostrada, centro abitato). Regola fondamentale da rimarcare sempre all'imbarco: dopo l'apertura della vela direzionarsi a 90° rispetto l'asse di lancio per evitare di risalirlo, controllare il traffico e le aperture delle altre vele, ad eccezione degli ultimi che si potrebbero trovare molto lontani rispetto al campo e devono, quindi, dirigersi immediatamente in direzione del campo.

All'imbarco o comunque prima del proprio decollo controllare lo spostamento delle vele del decollo precedente, così da saper consigliare (soprattutto agli allievi) dove presumibilmente si troveranno a vela aperta e la direzione da seguire per rientrare in campo e non trovarsi impreparati. Ricordare il circuito da tenere e la direzione di atterraggio rimarcando che la direzione del vento a terra potrebbe cambiare e si deve fare quindi sempre attenzione alla manica a vento e alla direzione di chi atterra prima. Per il DL è fondamentale conoscere come sia posizionata la pista e l'asse di lancio rispetto ai Punti Cardinali, i Piloti comunicano sempre utilizzandoli (entro da Nord, c'è vento in quota da sud ovest... etc).

Non sottovalutare o sopravvalutare mai gli "Esperti". Il numero di lanci non determina la conoscenza delle dinamiche che sono state descritte, non implica la capacità di saper gestire le possibili situazioni.

Il DL deve sentirsi parte dello staff di una Scuola, anche se solo per un singolo weekend, anche per un singolo decollo in cui gli sia richiesto di ricoprire questo ruolo perchè vi sono degli allievi a bordo.



Quindi anche se ci si reca in una DZ in cui non si è mai stati prima per una giornata di lanci osservate i materiali scuola utilizzati, che tipo di ADD hanno, parlate con gli istruttori e chiedete le informazioni più importanti (punti di imbarco, aeree di atterraggio, direzioni di atterraggio, assi di lancio dell'aereo...), orientatevi nel tipo di attività che viene svolta e se avete dei dubbi non esitate a fare ulteriori domande.

Il ruolo del DL implica delle responsabilità quindi in caso di condizioni meteo al limite pensate se sia anzitutto per voi stessi il caso di saltare o meno, e ricordatevi che potete sempre rifiutarvi di ricoprire questo ruolo anche solo rimanendo a terra.

Dovete anche essere consapevoli che spesso salterete per ultimi, dopo aver lanciato tutti gli altri, siate quindi pronti anche ad alzare leggermente la quota di fine lavoro e di apertura per essere sicuri di avere i margini di sicurezza per poter rientrare in campo, per questo motivo al DL è altamente raccomandato l'uso dell'altimetro acustico.

Ricordatevi che chi non ha ancora conseguito la licenza non può utilizzare videocamere durante il lancio, controllate gli allievi che si avvicinano alla porta, alcuni potrebbero aver montato una telecamera poco prima del lancio.



