



## Federazione Svizzera di Volo Libero (FSVL)

### Contenuto del corso „Assistenza al passeggero“

#### 1. Generali

Il presente documento definisce il contenuto minimo del corso „Assistenza al passeggero“ nell'ambito della formazione parapendio biposto.

#### 2. Svolgimento del corso

Il corso „Assistenza al passeggero“ è composto da tre parti:

- Lezione/i di teoria per l'assistenza al passeggero, la sicurezza e le questioni di responsabilità
- Esercizi e incarichi di pratica con il parapendio biposto
- Controllo delle conoscenze (questionario sulla teoria) sull'assistenza al passeggero, la sicurezza e le questioni di responsabilità

Idealmente, dovrebbe essere svolta prima la teoria e poi la pratica. A seconda delle condizioni meteorologiche l'ordine può essere invertito. Al responsabile del corso la scelta, se la parte teorica e la parte pratica vengono eseguite in un unico blocco o suddivise in più parti. Il controllo delle conoscenze ha sempre luogo alla fine.

#### 3. Contenuto del corso „Assistenza al passeggero“

<b>3.1. Contenuto Teoria</b>	<p><b>Assistenza al passeggero durante la preparazione</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ All'accoglienza e durante la risalita: valutare le condizioni fisiche del passeggero, la sensibilità alla nausea, il mentale, ecc. (identificarsi col passeggero)</li> <li>➤ Equipaggiamento ottimale del passeggero: scarpe robuste, casco regolabile, vestiti adeguati (ev. da mettere a disposizione)</li> <li>➤ Selletta del passeggero con protettore / Airbag (funzionante!) e fissaggio incl. laccio di sicurezza per la foto/videocamera</li> <li>➤ Sелlette per bambini &gt;&gt; età minima raccomandata ca. 6 anni &gt;&gt; il bambino deve poter decidere liberamente se vuole volare</li> <li>➤ Sistemare e fissare la foto/videocamera e gli oggetti non affrancati</li> <li>➤ Nessuna stanga per selfie per il passeggero, né videocamera sul suo casco (rischio d'infortunio!)</li> <li>➤ Informare correttamente il passeggero sullo svolgimento; ev. „prova del decollo“</li> <li>➤ Senza il coinvolgimento / la corsa del passeggero il decollo non è possibile</li> <li>➤ Le istruzioni sono chiare e precise (less is more)</li> <li>➤ Nessuna formulazione di frasi „negative“</li> <li>➤ Trasmettere fiducia</li> </ul> <p><b>Assistenza al passeggero durante la fase di decollo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Continuare a guidare il passeggero in modo attivo e calmo / confermare</li> <li>➤ Le istruzioni sono chiare e precise (less is more)</li> <li>➤ Nessuna formulazione di frasi „negative“</li> </ul> <p><b>Riconoscere ed evitare eventuali problemi</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Paura e conseguenti reazioni</li> <li>➤ Reclinarsi, sedersi, correre troppo velocemente</li> </ul>
------------------------------	--

	<p><b>Assistenza al passeggero durante la fase di volo</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Il mio passeggero è seduto in modo corretto e comodo?</li><li>➤ Il mio passeggero è rilassato?</li><li>➤ Lasciar apprezzare; istruzioni unicamente se necessario (less is more)</li><li>➤ Comportamento di conversazione diverso a seconda del passeggero (empatia)</li><li>➤ Termiche, manovre, ecc.: su richiesta del passeggero e non per proprio piacere</li></ul> <p><b>Riconoscere ed evitare eventuali problemi</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Paura estrema del vuoto (vertigini) – atterrare immediatamente</li><li>➤ Nausea e segnali premonitori (il passeggero diventa di colpo silenzioso, teso dopo la rilassatezza iniziale, respirazione) &gt;&gt; Un’individuazione precoce è molto importante!</li><li>➤ Sacchetto per il vomito e / o posizioni possibili</li></ul> <p><b>Assistenza al passeggero durante la fase di atterraggio</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Valutare la situazione di atterraggio (vento, terreno, forma fisica del passeggero)</li><li>➤ Atterraggio in piedi / alternativa atterraggio sull’airbag ?</li><li>➤ Informare brevemente il passeggero sullo svolgimento e posizionarlo correttamente</li><li>➤ Le istruzioni sono chiare e precise (less is more)</li><li>➤ Nessuna formulazione di frasi „negative“</li></ul> <p><b>Riconoscere ed evitare eventuali problemi</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Il passeggero non riesce ad alzarsi</li><li>➤ Tecniche di atterraggio con vento forte</li><li>➤ Strumenti in caso di vento forte: Quick Out</li></ul> <p><b>Gestione degli incidenti</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Assicurare – Recuperare – Primo soccorso &amp; assistenza</li><li>➤ Assistenza anche in caso di incidenti lievi (bagatelle); prossimo volo solo quando tutto OK</li><li>➤ Annuncio dell’incidente all’assicurazione e alla banca dati anonima della FSVL</li></ul> <p><b>Sicurezza</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Vela: osservare gli intervalli di manutenzione del costruttore. In caso di dubbio meglio controllare più sovente (per esperienza: cambio dei cordini dopo 500 voli)</li><li>➤ Emergenza: ripiegare almeno una volta all’anno (da un ripiegatore ufficiale o partecipazione a un corso di ripiegamento)</li><li>➤ Conoscere e rispettare la fascia di peso della vela e dell’emergenza</li><li>➤ Sospensioni: moschettoni, distanziatori (rigidi e morbidi) e altri agganci da controllare regolarmente e sostituire se necessario</li><li>➤ Fotocamera del pilota: l’asta va dalla parte opposta alla maniglia dell’emergenza o sulla selletta del passeggero (controllo supplementare al decollo)</li><li>➤ Valutazione della meteo sotto „pressione commerciale“: non decidere contro il proprio intuito – essere coscienti delle proprie azioni. Un NO è sempre possibile!</li><li>➤ Decisione di gruppo: NO=nessuno vola / SI=rinuncia personale sempre possibile</li><li>➤ Propria condizione: salute, medicinali, fitness, smaltimento dell’alcool</li><li>➤ Spazio aereo e regole</li></ul> <p><b>Responsabilità</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Il passeggero non ha mai colpa (responsabilità del pilota)</li><li>➤ Scelta e stato del materiale</li><li>➤ Nessuna vela mono (neanche per bambini) &gt;&gt; manuale / protocollo d’autorizzazione</li><li>➤ Dettagli tecnici dell’assicurazione: scelta dell’assicurazione giusta e copertura. Cosa è coperto? Dichiarazione dell’incidente all’assicurazione</li></ul>
--	--

	<p><b>Abilitazione - Rinnovo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Dovere di rinnovo per i voli commerciali: ogni 3 anni</li> <li>➤ Le attestazioni sono da compilare e conservare a propria responsabilità</li> <li>➤ In caso d'incidente, l'assicurazione può chiedere le prove!</li> <li>➤ Domande sul carattere commerciale dell'attività</li> </ul>
<p><b>3.2. Contenuto Pratica</b></p>	<p><b>Preparazione al decollo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Pregonfiare la vela nella direzione del vento</li> <li>➤ Equipaggiare e assistere il passeggero</li> <li>➤ Informare correttamente il passeggero sullo svolgimento</li> <li>➤ Senza il coinvolgimento/partecipazione del passeggero il decollo non è possibile</li> <li>➤ Le istruzioni sono chiare e precise (less is more)</li> <li>➤ Nessuna formulazione di frasi „negative“</li> <li>➤ Controllo del decollo (visuale, parlato e manuale)</li> </ul> <p><b>Diverse tecniche di decollo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Gonfiaggio in avanti: può essere utile una posizione „intercalata“</li> <li>➤ Gonfiaggio incrociato in renversé (attenzione all'impugnatura dell'emergenza)</li> <li>➤ Tecniche con vento forte (p. es. „cobra“ o „a fiocco“) sono facoltative e se il pilota le padroneggia già perfettamente con la vela mono. Altrimenti, rinunciare al volo!</li> <li>➤ Aiuto al decollo</li> <li>➤ Interruzione del decollo a causa del passeggero (simulare diversi errori – ev. con l'aiuto di video): sedersi, correre troppo rapidamente/lentamente, „canguro“</li> </ul> <p><b>Pilotaggio al suolo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Controllo della vela quando gonfiata</li> <li>➤ Camminare e cambiare direzione („slalom“) con la vela gonfiata</li> <li>➤ Interruzione del decollo sulla linea di decisione</li> <li>➤ Tecnica d'atterraggio con vento forte</li> </ul> <p><b>Avvicinamento e atterraggio</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Istruire il passeggero durante l'avvicinamento – alzarsi per tempo</li> <li>➤ Presa di velocità corretta con atterraggio morbido, in piedi, controvento</li> </ul>
<p><b>3.3. Controllo delle conoscenze</b></p>	<p><b>Il controllo delle conoscenze, effettuato alla fine del corso per mezzo di un questionario sulla teoria, comprende delle domande sulle materie trattate durante il corso, quali:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Assistenza al passeggero, in particolare il riconoscimento dei problemi e delle loro soluzioni</li> <li>➤ Gestione degli incidenti e temi legati alla sicurezza</li> <li>➤ Domande sulle responsabilità e sull'assicurazione</li> <li>➤ Temi specifici al volo in biposto relativi al materiale, alla meteo, al diritto e alla pratica di volo</li> </ul>
<p><b>4. Pubblico destinatario</b></p>	<p><b>Piloti biposto livello 1 in formazione per il livello 3</b></p>
<p><b>5. Condizioni d'ammissione</b></p>	<p><b>Licenza parapendio Biposto livello 1</b></p>
<p><b>6. Durata</b></p>	<p><b>Minimo 1 giorno</b></p>