



SKYTIME GENERAL RULES

POR SI NO LO RECUERDAS EL PARACAIDISMO ES UN DEPORTE PELIGROSO

DE TI DEPENDE hacerlo lo más seguro posible NO SEAS CONFORMISTA
ASUME RESPONSABILIDADES por tu propia seguridad y la de los que te rodean
PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA revísalos antes de cada salto
CHEQUEO DE EQUIPOS siempre pide uno antes de cada salto. Hasta el salto 25 un instructor debe chequearte. A partir del salto 25, chequeo de un instructor es recomendable, chequeo entre paracaidistas es obligatorio.
CONOCE EL TIEMPO DE SEPARACIÓN necesario entre grupos
ACERCATE AL AVIÓN SIEMPRE POR DETRÁS y siempre cuando el avión se haya detenido completamente
RECUERDA CHEQUEAR LA LÍNEA ROJA EN LA COLA DEL AVIÓN
CINTURONES DE SEGURIDAD Y CASCO obligatorios y puestos hasta 1000Ft
NO MOLESTES AL PILOTO EN DESPEGUE, LANZAMIENTO O ATERRIZAJE
LA PUERTA DEL AVIÓN debe estar cerrada hasta 1000Ft, chequea siempre con el piloto o instructores antes de abrir la puerta. No golpees la puerta al abrir o cerrar.
CAMARAS debes tener al menos 200 saltos y recibir un briefing de un instructor, antes de saltar con cualquier cámara
Sistema liberación casco-cámara obligatorio si tu cámara está atornillada, aconsejable si la cámara esta pegada al casco
CHEQUEO DE ANILLAS Y PILOTILLO hazlo antes de prepararte para salir del avión, ten cuidado al moverte dentro del avión, protege y chequea tu pilotillo hasta la salida del avión
CUENTA BIEN EL TIEMPO DE SEPARACIÓN y confirma visualmente que existe suficiente separación horizontal. Movimientos laterales (Freefly) y derivas cortas individuales o de grupos pequeños, deben ir siempre perpendiculares a la pasada del avión.
MOVIMIENTOS LATERALES (FreeFly) y derivas cortas individuales o de grupos pequeños, deben ir siempre perpendiculares a la pasada del avión
EN LA SEPARACIÓN se consciente de donde está todo el mundo a tu alrededor
MALFUNCIONES expectante ante una malfunción y preparado para ejecutar los procedimientos de emergencia
¿TU CAMPANA SE HA ABIERTO CORRECTAMENTE? si te lo tienes que preguntar, la respuesta es probablemente “no”. Ejecuta el procedimiento de emergencia sin demora. Recuerda altura de decisión 2500Ft.
BUSCA EL RESTO DE CAMPANAS durante todo tu vuelo de campana
DESPUÉS DE LA APERTURA vuela tu campana perpendicular a la pasada del avión hasta ver abierto al siguiente grupo
DURANTE TU VUELO DE CAMPANA haz solo los giros necesarios
DIRECCIÓN DE ATERRIZAJE siempre determinada por la manga de viento, si no hay flecha o “T”, pregunta a los instructores por la dirección de aterrizaje y chequea nuestra foto aérea con patrones de aterrizaje
ATERRIZAJES EN LA PLAYA 100 saltos mínimo para aterrizar en la playa, equipos de alquiler no permitidos, obligatorio briefing de instructores y aterrizar paralelo a la línea de costa.
TANDEMS Y ALUMNOS SIEMPRE TIENEN PRIORIDAD BAJO CAMPANA Es más fácil para ti maniobrar y acomodarte a sus tráfico
HAZ SIEMPRE UN TRÁFICO DE CAMPANA PREDECIBLE con patrones largos y rectos como muestra nuestra foto de patrones de aterrizajes, mantén separación horizontal y vertical, no aceleres para adelantar a otras campanas
GIROS DE MÁS DE 360 GRADOS NO ESTÁN PERMITIDOS por debajo de 1000Ft, no hagas giros consecutivos de más de 180 grados por debajo de 1000FT, giros consecutivos de más de 90 grados no están permitidos por debajo de 500FT. No ay razón para hacer giros de más de 90 grados por encima de 1000FT.
ABRE TU CAMPANA EN EL LADO OESTE DE LA PISTA debes estar al menos a 1000Ft cuando cruces la pista y ser capaz de entrar en tu tramo de viento a favor con suavidad
ATERRIZAJES FUERA DE ZONA, si no puedes llegar a tu zona de aterrizaje normal a una altura razonable, elige una zona de aterrizaje alternativa (ver foto). No te arriesgues, elige la zona de aterrizaje buena a la altura correcta.
APROXIMACIÓN FINAL debes estar en final a la altura correcta. Vuela recto con mandos arriba. Sin hacer zigzag ni volar frenado.
ATERRIZAJES no arriesgues para aterrizar de pie, resbalar con el culo o hacer la rulé (PLF) es siempre mejor que arriesgar.
DESPUÉS DE ATERRIZAR baja tu campana al suelo rápidamente y gírate para ver posibles tráfico cercanos. Muévete hacia la zona de plegado cuando sea seguro hacerlo
ATERRIZAJES EN LA ZONA ESTE DE LA PISTA debes cruzar la pista a través de los pasos de cebra. Asegúrate de mirar en busca de aviones a ambos lados antes de cruzar. Si se puede cruzar, cruza perpendicular a la pista lo más rápido posible. Si vienes aviones o están entrando en la pista, aléjate hacia atrás 20 metros y pon una rodilla en tierra con el paracaídas en el hombro, quédate mirando al piloto para hacerle saber que le has visto y no vas a cruzar hasta que la pista esté despejada.
ATERRIZAJES CERCA DE LA PISTA aléjate de la pista cuanto antes
WINGSUIT, TRACKERS Y SALTOS DE ÁNGULO máximo dos grupos de track o ángulo por avión, lee/pregunta por las normas de vuelo horizontal, mira la foto aérea con los patrones de vuelo horizontal
ZONAS DE ATERRIZAJES PELIGROSAS mira las fotos aéreas
¡USA TUS OJOS Y TU CEREBRO!!
Ningún grupo de normas podrá reemplazar jamás el buen sentido común y el buen hacer en las decisiones que tomamos. Estate atento a tu alrededor y a los tráfico en todo momento. Mira lo que hay a tu alrededor y elige la opción más segura... o te patearemos el culo.

IN CASE YOU FORGOT SKYDIVING IS A DANGEROUS SPORT

IS UP TO YOU to make it as safe as possible **DON'T BE COMPLACENT!**
TAKE RESPONSIBILITY for your safety and those around you
EMERGENCY PROCEDURES ... Review them before every jump
GEAR CHECKS... Get one before every jump. Until 25 jumps instructor must check you. From 25 to 100 check from instructor recommended and between jumpers mandatory. From 100 jumps, you can check yourself and be check by others.
FIND OUT THE EXIT SEPARATION TIMINGS needed between groups
ALWAYS APPROACH THE PLANE FROM THE REAR and always when the plane has stopped completely
REMEMBER TO CHECK RED LINE ON PLANE TAIL
SEATBELTS AND HELMETS must be on until 1000 ft
DON'T DISTURB THE PILOT ON TAKE OFF, DROPPING OR LANDING
THE AIRCRAFT DOOR must stay closed until 1000ft, always check with pilot or instructors before open the door. Don't slam door on open or close
CAMERAS you must have at least 200 jumps before jumping one, even gopro and get a briefing from our instructors
Helmet-Camera cutaway system mandatory if screwed, recommended if “glued” “sticked”
HANDLE CHECKS do one before preparing to exit, be careful on moving inside plane and check your pilochute until the exit
COUNT OFF EXIT SEPARATION TIME and visually confirm that there is adequate horizontal separation
LATERAL MOVEMENTS (freefly) and short trackings individual or small groups must go always perpendicular to plane runway
ON BREAK OFF stay aware of everyone around you
MALFUNCTIONS expect them and be ready to perform emergency procedures
DO YOU HAVE A GOOD CANOPY OVER YOUR HEAD? If you have to ask, the answer is probably “No”. Execute your emergency procedure without delay. Remember decision altitude 2500FT
LOOK FOR THE OTHER CANOPIES during your entire canopy flight
AFTER OPENING flight your canopy perpendicular to jump run until you see the next group open.
DURING YOUR DESCENT UNDER CANOPY do as few turns as possible
LANDING DIRECTION is determined by the wind sock, if there is no arrow, ask instructors for landing directions and check our landing patterns picture.
BEACH LANDINGS must have at least 100 jumps and no rental gear allowed on the beach. You must have a briefing from instructor and always land parallel to the sea coast.
TANDEMS AND STUDENTS HAVE THE RIGHT OF WAY It is easier for you to manoeuvre and accommodate their flight paths than it is for them to accommodate you
FLY A PREDICTABLE PATTERN with long straight legs as pictures shows, keep horizontal and vertical separation, don't speed to pass other canopies.
NO MORE THAN 360 DEGREE TURNS below 1000ft, no more than 180-degree consecutive turn below 1000ft, no more than 90-degree consecutive turn below 500ft, no reason to do turns greater than 90s above 1000ft either.
OPEN ON THE WEST SIDE OF THE RUNWAY you must be at least 1000ft when you cross the runway and be able to smoothly enter into your downwind leg of the pattern
OUTSIDE LANDING AREAS, if you cannot make the normal landing area by a reasonable altitude, choose alternative landing areas (see picture). don't risk yourself, choose the right landing area at the right altitude.
FINAL APPROACH be on it at your right altitude, fly straight in a full flight. no zigzagging or deep break flying
LANDING don't try to force a stand up. Slide in or PLF if necessary.
AFTER LANDING immediately collapse your canopy and turn to see incoming canopy traffic. Move to the packing area when it is safe to do so
LANDING ON THE EAST SIDE OF RUNWAY must cross runway through the crosswalk point. Be sure to check for planes both sides before crossing. If it's clear cross in a short path perpendicular to the runway as fast as possible. If planes are coming or getting into the runway, get back 20 meters and put one knee on the floor with parachute over your shoulder and keep looking the pilot to show him you saw him and you are not going to cross until the runway is clear.
LANDING NEAR TO RUNWAY get far from it as soon as you can
WINGSUIT, TRACKERS AND ANGLE FLYERS please ask/read for the horizontal flying rules and guidelines, and see the aerial photo for flight paths
HAZAROUS LANDING AREAS see aerial photos
USE YOUR EYES AND BRAINS!!
No set of rules will ever replace good awareness and common sense decision making. Stay aware of your surroundings and traffic at all times. See what's going on around you and make the safest choice... or we will kick your ass.