

Bienvenido al pro-taller bipla APPI,

Este tipo de taller está dirigido a pilotos biplaza experimentados y tiene dos objetivos principales :

-El primero es brindarle los conocimientos más recientes, seleccionados por nuestro equipo internacional de masters e instructores.

-La segunda es permitirle obtener la certificación APPI correspondiente a su nivel.

Requisitos para la solicitud:

-Ser mayor de edad y tener la edad requisita por ley para volar bipla (si existe).

-Certificado de primeros auxilios

Experiencia mínima :

Parapente monoplaza, 2 años, 200 vuelos, 100 horas, 10 sitios diferentes. Experiencia en XC de nivel "APPI XC" y en pilotaje "APPI SIV avanzado".

-Parapente bipla: 1 año/100 vuelos bipla

-Si no cumples los requisitos en vuelo monoplaza, te invitamos a registrarte en cursos específicos para cubrir estas carencias.

-Si no cumples los requisitos mínimos de experiencia en bipla, te recomendamos que te registres en un curso bipla en lugar de en un pro-taller de bipla.

Preparación:

Durante el PRO-Workshop Bipla, tenemos poco tiempo y muchos temas que tratar. El programa es bastante intensivo y exigente. Le recomendamos que llegue al taller descansado y con la mente despejada.

También es aconsejable repasar la teoría antes del taller. Dedicaremos poco tiempo a los conceptos básicos.

-Aerodinámica, mecánica de vuelo // Meteorología, aerología // Reglas de vuelo, etc.

El examen práctico bipla de la APPI tiene sus propias especificidades. Así que, cual que sea su experiencia, es importante practicar de antemano para maximizar sus probabilidades de éxito:

-Estudiar y practicar los procedimientos de seguridad de la APPI

Técnica de despegue directo (viento flojo), *con control visual del ala antes de la aceleración.*

-Maniobras cronometradas

Aproximación en forma de U con final largo y precisión (diana)

Es **imprescindible** llevar al taller el plan de suspenaje del parapente biplaza, así como la tabla de longitudes de suspenaje. Se comprobará que todos los parapentes biplaza presentados estén correctamente trimados. Los parapentes biplaza cuyo calado no haya sido comprobado correctamente no podrán utilizarse durante el curso. *Nota: Algunos fabricantes no incluyen esta información en sus manuales. Consulte de antemano al importador o al fabricante.*

Inscripción: Tutorial para inscribirse en el taller:

https://flyappi.org/media/tutorials/documents/register_workshop_hidef.mp4

Cuando se registre, el sistema le ofrecerá descargar una carpeta de documentos. Estúdielos detalladamente antes de realizar los vídeos y documentos necesarios para registrarse.

Elementos necesarios para la aprobación de su inscripción :

Conéctese a su cuenta APPI, haga clic en el botón "mis talleres" de la carpeta "formación", haga clic en el taller en cuestión. La lista de documentos que tiene que cargar aparecerá en la casilla "para registrarse".

Esta lista se adapta en función de las certificaciones que ya haya validado en la APPI.

1) Certificado de primeros auxilios de menos de 2 años de antigüedad. *Si no posee esta cualificación de la APPI*

2) Vídeo habilidades de vuelo en monoplaza

3) Vídeo habilidades de vuelo en bipla. *Los procedimientos de seguridad deben ajustarse a los procedimientos de la APPI (véase el documento Rutina en bipla).*

4) Vídeo de maniobras SIV (sin garantía de aceptación). *Si no es titular de una cualificación SIV Avanzado APPI*

Para cada vídeo que deba facilitar, encontrará en el sitio web una descripción precisa de lo que debe contener, así como un vídeo de ejemplo. Proporcionar un vídeo que no se ajuste a lo exigido puede dar lugar a que sea rechazado.

5) Evaluación: cuestionario en línea de 100 preguntas de opción múltiple sobre conocimientos generales. No se trata de un examen, sino de una forma de que el staff evalúe el nivel teórico del grupo y adapte el contenido. Por tanto, es obligatorio hacerlo.

6) Sistema APPI biplaza: 25 preguntas de respuesta múltiple. El cuestionario permanece abierto 24 horas después de lanzarlo, lo que le permite consultar las respuestas en el sitio web. Si lo valida directamente, es válido para su certificación. En caso contrario, se le pedirá que vuelva a realizarla. Los exámenes teóricos de la APPI tienen una validez de 6 meses.

Consejos:

-Prepare sus exámenes teóricos con la herramienta "entrenamiento para exámenes" de la sección "E-learning".

-El parapente, la silla y el paracaídas de reserva deben estar en buen estado. Se rechazará cualquier equipo en mal estado.

-El examen implica comunicación por radio, así que traiga una radio que funcione correctamente

-Vas a presentar un examen, utiliza un equipo que conozcas bien. Utilizar el equipo de un colega puede reducir tus posibilidades de éxito.

Documentación necesaria para validar su cualificación al final del taller

En su cuenta APPI, haga clic en el botón "mis talleres" de la carpeta "formación" y, a continuación, haga clic en el taller en cuestión. En la casilla "certificar" aparece la lista de elementos necesarios para la certificación.

-documentos que deberá cargar:

- 1) Comprobación del trimado del parapente mediante el método APPI
- 2) Rutina bipla y briefings

-Exámenes que deben realizarse :

- 3) Examen práctico en bipla:

Mínimo dos vuelos, posibilidad de un tercer vuelo si falla una maniobra.

Consulte el documento **Evaluación en bipla** Consulte los consejos para el examen práctico, en APÉNDICE

- 4) Examen teórico en bipla:

El examen teórico de bipla **debe** realizarse **en línea**. Para aprobarlo, necesita más del 80% de respuestas correctas.

- 5) Sistema biplaza APPI.

El examen **APPI** también se realiza en línea.

Consejo: Prepárese con la herramienta de formación para el examen "formación para el examen" en la sección "E-learning". Para la formación "sistema APPI", cada pregunta tiene un enlace directo a la página web donde puede encontrar la respuesta. Los exámenes teóricos de la APPI tienen una validez de 6 meses.

Comentarios sobre el taller :

En conclusión, esperamos recibir sus comentarios sobre el taller.

Le deseamos un excelente pro-taller en bipla.

El Comité Pedagógico de la APPI.

APÉNDICE: Algunas palabras sobre la prueba práctica en bipla

Si tienes mucha experiencia en vuelo biplaza, puedes pensar que lo que se pide es muy fácil... ¡puedes tener cuidado! Incluso con una buena experiencia, le recomendamos que practique antes del taller: - los procedimientos de seguridad, - las maniobras de vuelo, - los despegues directos e inversos, - y la aproximación en U.

Véase el documento de **evaluación del vuelo en bipla**. Debe completar un mínimo de dos vuelos. Si fallas una maniobra o un aterrizaje, se te permitirá un vuelo adicional (sólo uno).

Procedimientos de seguridad.

La APPI promueve un procedimiento que minimice los riesgos. El documento **Rutina en bipla** detalla un ejemplo de todo el proceso. Puedes adaptarlo. Los puntos no negociables están marcados en negrita en el documento **evaluación bipla**.

Puntos clave que debe incluir su procedimiento:

A) los 4 puntos de control del pasajero, los 5 puntos de control del piloto (la paracaídas justo antes de ponerse el arnés).

B) UNA VEZ listo para despegar, y justo antes de cada intento de despegue: 4 pasos: 1 - Comprobación final de los 7 puntos vitales, 2 - Dirección, solicitud de feedback y últimas palabras al pasajero, 3 - Mirada al parapente, 4 - Comprobación del tráfico.

*Utilizando el documento **Rutina en bipla** como base, escribe tu propia rutina. Deberá presentarlo en el examen. También tendrá que presentar dos briefings escritos: uno para condiciones sin viento y otro para condiciones con viento fuerte.*

- Ideas principales: seguridad, pasar el menor tiempo posible enganchado del parapente, utilizar las palabras adecuadas en el momento oportuno, ser conciso.
- Conocimiento de su propia rutina: lo que haga debe ser coherente con lo descrito en su rutina.
- Puntos de control: cuéntelos y nómbralos

Cualquier omisión de una parte importante del procedimiento de comprobación prevuelo en cualquier vuelo de examen supondrá el fracaso inmediato del examen.

Despegue :

Si las condiciones lo permiten, el personal pedirá al piloto que realice un despegue en técnica directa y otro en técnica inversa. En la técnica directa, el control visual efectivo del parapente antes de la aceleración es imperativo.

Maniobras en vuelo

Requieren precisión (respeto del eje, energía y sincronización), por lo que te recomendamos que practiques.

La salida debe estar en el mismo eje que el eje de entrada (+ - 15° como máximo). El tiempo para cada maniobra es "hasta que el parapente se estabilice". Si se observa un alabeo o un cabeceo, el examinador detendrá el cronómetro sólo cuando el bipla esté estabilizado.

Procedimiento radio para ejercicios de vuelo :

Es el piloto (y sólo él) quien decide realizar una maniobra. Pide al examinador la señal.

-Cuando el piloto está listo, llama por radio: "nombre, vela, localización, listo para maniobra xx".

-El examinador responde "nombre del piloto, ok para maniobra xx, 3,2,1 go" y al final "stop crono".

El examinador anuncia "XX segundos, maniobra validada nivel (NC o pro)", o "xx segundos, maniobra FUERA DE TIEMPO" o "maniobra FRACASADA, motivo yyy".

-El piloto decide qué hacer a continuación (un segundo intento de una maniobra fallida, intentar de nuevo una maniobra para mejorar su tiempo, o otra maniobra, o preparar la aproximación).

Las maniobras a realizar

-Una técnica de descenso rápido de su elección

-Dos maniobras cronometradas:

720°: El examinador da el 3,2,1,Go en la radio. Realizas el 720°, salida sobre el eje de entrada +- 15°, el cronómetro se detiene cuando el ala está estabilizada.

Figura 8: El examinador da el 3,2,1,Go, usted realiza 1 giro, salida en el eje +- 15° seguido de un giro en sentido contrario, salida en el eje +- 15°. El cronómetro se detiene cuando el ala está estabilizada.

Aproximación y aterrizaje :

Preferiblemente en forma de U. Final recto de mínimo 4 segundos, aterrizando en la diana, piloto y del pasajero sobre los pies, sin caída.

Vuelo jocker :

Si se falla en una maniobra **cronometrada** (salida anticipada, maniobra fuera de tiempo, salida fuera del eje, plegada en la maniobra), se permite al piloto volver a intentar la maniobra (sólo una vez por maniobra).

Si se falla la diana una vez, o el piloto o el pasajero se caen, o el piloto necesita un vuelo extra para el segundo intento en una maniobra cronometrada... se le permitirá al piloto un vuelo extra (sólo uno).

Fallo :

Si el examinador considera que existe un **problema de seguridad en algún momento**, detendrá la maniobra y ese piloto **suspenderá el examen**. Ejemplos: despegue inseguro o caída grave en el despegue, manejo inseguro o incontrolado en las maniobras, salida del dominio de vuelo (negativo, pérdida), maniobra iniciada demasiado baja, aproximación insegura o aterrizaje violento.