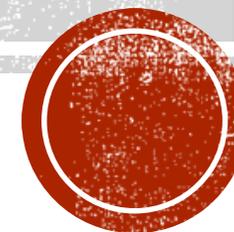




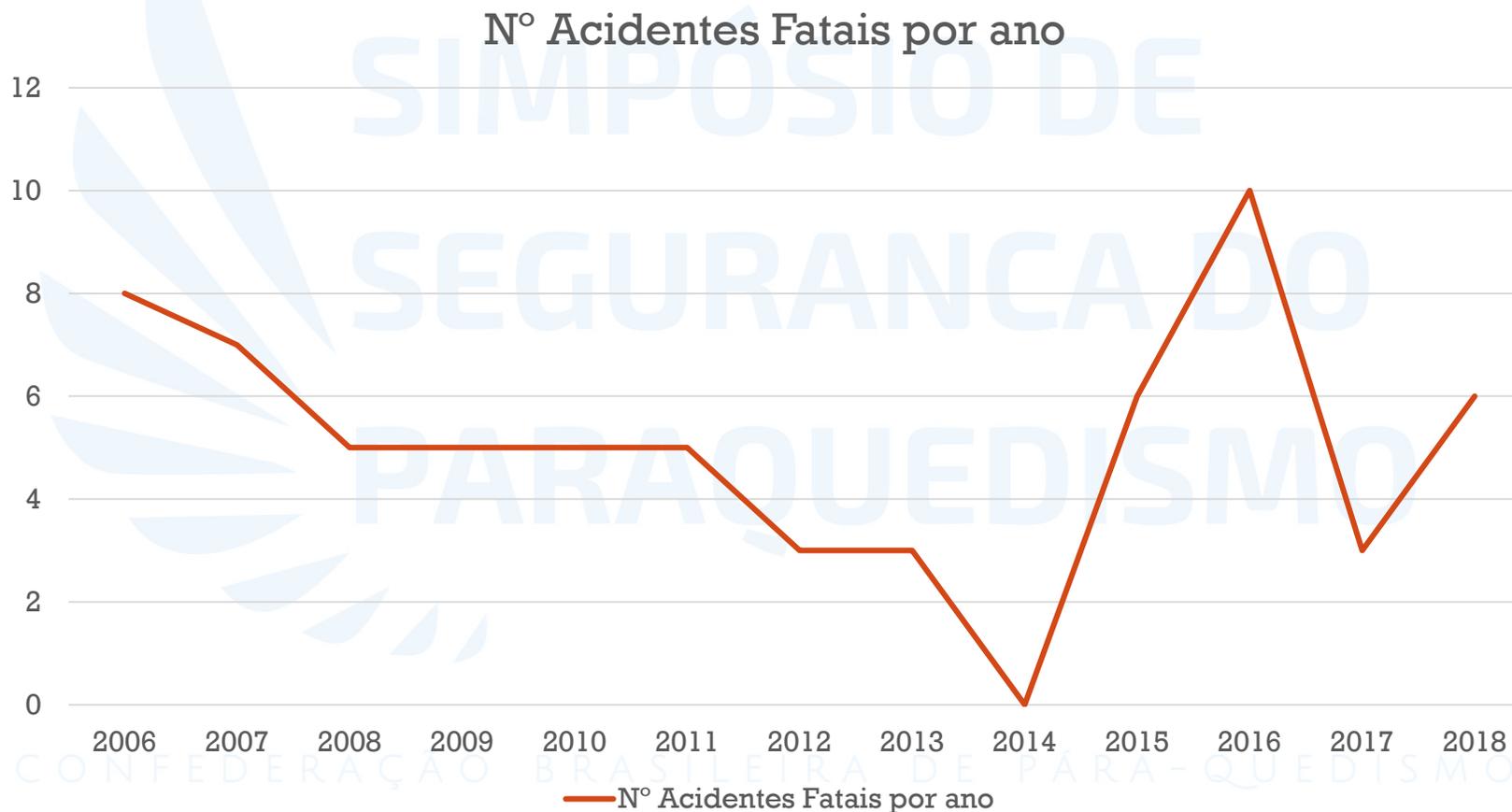
# PEPA FATALIDADES 2017-2018

CBPq

Comissão de Instrução e Segurança



# PERFIL DOS ACIDENTES



Obs – 2016 acidente na aeronave para lançamento com 4 pessoas: Piloto, Instrutor, Passageira e Camera



# PERFIL DOS ACIDENTES

- 2017
  - 1- Colisão com solo no pouso com um freio solto e outro preso
  - 2- Colisão com solo no pouso fora da área em obstáculo
  - 3- Problema equipamento – rasgo no velame – Colisão com solo no pouso
  
- 2018
  - 1- Colisão com solo no pouso com curva
  - 2- Comando baixo – 2 velames abertos em downplane – Colisão no solo
  - 3- Disparo DAA e batoques alojados - Colisão no pouso em veículo na rodovia
  - 4- Colisão com solo no pouso fora área, vento forte e turbulência
  - 5- Colisão de velame após abertura e pouso fora área em obstáculos
  - 6- Problema equipamento - Reserva entrelaçado com principal colidindo no solo
  
- OBS – Os históricos e considerações a seguir foram feitos de acordo com os relatórios dos acidentes, relatos e imagens observadas podendo haver divergências de fatos e opiniões.
  
- O único intuito destas análises são o aprendizado buscando evitar futuros acidentes, não é importante citar nomes ou locais dos acidentes.



# 1º 19/08/2017 - COLISÃO COM SOLO NO POUSO COM UM FREIO SOLTO E OUTRO PRESO

- **Dados atleta / equipamento:**

Atleta categoria A

33 saltos, 7 nos últimos 30 dias, 1 ano e 4 meses no esporte.

Velame PD 190, wing load aprox 0,96. 2 saltos com este velame.

- **Histórico:**

Salto a 6.000 pés com abertura normal e os demais atletas da decolagem subiram para salto a 10.500 pés.

Ninguém viu o atleta navegando e constatando que o mesmo não pousou no aeroporto foi avisado o piloto que visualizou o velame no chão em terreno próximo a cabeceira.

Ao chegar ao local o atleta já estava sem vida, com um dos batoques alojado e o outro com freio solto mas nenhum nas mãos do atleta.

Na inspeção do equipamento não foi observada nenhuma irregularidade ou dificuldade em desalojar o batoque que estava freado.



# 1º 19/08/2017 - COLISÃO COM SOLO NO POUSO COM UM FREIO SOLTO E OUTRO PRESO

- **Considerações:**

Como não houve testemunhas, não é possível afirmar se o atleta estava consciente até o pouso, se teve alguma dificuldade em desalojar um dos batoques ou se teve algum problema de saúde vindo a ficar inconsciente logo que soltou um dos freios.

O atleta estava em condições físicas e psicológicas para realizar o salto.

Caso estivesse consciente o atleta não soube lidar com a situação do freio preso e não realizou o procedimento de emergência,

Devemos estar sempre em condições físicas e psicológicas adequadas para o salto e condicionado nos procedimentos.

- **Pontos-chave:**

**Exercício Controle Velame com um Batoque – Estar preparado**

**Boas condições de saúde.**



## 2º 11/11/2017 – COLISÃO EM OBSTÁCULO NO POUSO

- **Dados Atleta / Equipamento:**

Atleta categoria B,

77 saltos, 0 últimos 30 dias, 12 anos no esporte.

Velame Blue Track 170, wing load aprox 1,15. 7 saltos com este velame.

- **Histórico**

Salto alto com abertura normal a aproximadamente 4.000 pés.

Aproximação final baixa para área de pouso iniciando uma curva com tirante dianteiro a cerca de 300ft, aparentemente ao julgar que não teria altura para finalizar a curva para ficar com vento de nariz, abortou a curva e levou as mãos aos dois tirantes dianteiros, seguiu reto colidindo com um obstáculo de concreto. Momentos antes da colisão foi percebido que o atleta tentou levar as mãos a frente do corpo tracionando os tirantes dianteiros.



## 2º 11/11/2017 – COLISÃO EM OBSTÁCULO NO POUSO

- **Considerações:**

De acordo com o relatório e croqui do acidente, o atleta se aproximou baixo para pousar na área de pouso “A” mas com altura suficiente para pousar na “B”, mesmo insistindo na área “A” teria altura suficiente para realizar uma “flat turn” pousando de nariz ou até pousar de través na área com uma curva tradicional.

Porém aparentemente o mesmo não soube reagir a situação adversa e executou manobras (curva de tirantes) que segundo relatos de pessoas conhecidas ele não havia sido instruído a fazer e não realizava usualmente, demonstrando a importância de estarmos preparados a lidar com as situações diferentes das programadas, que não eram as ferramentas corretas para a situação.

Apesar da wing load estar dentro do recomendado, o velame BT tem uma característica elíptica que requer conhecimento do velame e habilidades de voo.

É preciso conhecermos nosso equipamento, usar as ferramentas adequadas e estarmos sempre preparados a pousar nas áreas alternativas.

- **Pontos-chave:**

**Antecipação – Áreas alternativas**  
**Ferramentas Controle Velame**



### 3º 10/12/2017 – COLISÃO COM SOLO NO POUSO – RASGO NO VELAME

- **Dados Atleta / Equipamento:**

Atleta categoria D, 900 saltos, 30 últimos 30 dias, 3 anos no esporte.

Velame Velocity 84, peso não informado, wing load aprox 2. 100 saltos neste velame.

Cerca de 100 saltos com este velame, atleta praticante de swoop tendo inclusive participado em campeonatos brasileiro de PV estreantes tendo ficado em quarto no último ano. Câmera man e Treinador BBF.

- **Histórico:**

De acordo com relatório do acidente, imagem do pouso e relatos, após o atleta realizar uma curva de 270, fez mais uma de 180 virando para cauda e colidindo.

No vídeo é possível perceber também uma deformação em uma célula do lado esquerdo do velame e na inspeção do velame foi constatado um grande rasgo na parte superior da célula.



### 3º 10/12/2017 – COLISÃO COM SOLO NO POUSO – RASGO NO VELAME

- **Considerações:**

Ao que tudo indica o rasgo deve ter ocorrido ou progredido no meio da primeira curva, que ocasionou a segunda curva não intencional e o acidente.

O velame já era bastante usado e com reparos.

Velames de alta performance são sujeitos a maiores forças especialmente nas curvas para pouso, desta forma requerem uma manutenção muito mais cautelosa.

Outros casos relatados pelo RTA de rasgos observados na abertura apresentaram progressão até o pouso, sendo então recomendado que qualquer rasgo observado no check seja considerado uma pane.

É preciso estarmos sempre atentos a manutenção e condições de nossos equipamentos.

- **Pontos-chave:**

**Manutenção equipamento**



# 1º 15/06/2018 – COLISÃO COM SOLO NO POUSO – CURVA BAIXA

- **Dados Atleta / Equipamento:**

Atleta categoria D

4001 saltos, 30 últimos 30 dias, 30 anos no esporte.

Velame Leia 84, wing load aprox 2,6.

Não informado quantos saltos com este velame, mas adquirido a cerca de 3 meses antes do acidente.

- **Histórico:**

Salto Free Fly vertical, grupo 8 pessoas, separação e abertura normal na altura.

Curva de alta performance de 360 graus mais uma curva de 90 graus a esquerda ficando baixa e colidindo violentamente com o solo.



# 1º 15/06/2018 – COLISÃO COM SOLO NO POUSO – CURVA BAIXA

- **Considerações:**

Apesar da grande experiência do atleta, inclusive com velames de alta carga alar, estava usando um velame de modelo diferente do habitual com características e performance de voo bastante diferentes do anterior.

Acredita-se que o atleta ao finalizar a curva de 360 graus julgou estar ainda alto e decidiu fazer mais uma curva de 90 graus, sendo que já não tinha altura para tal.

Esta atitude demonstra que o mesmo ainda não tinha conhecimento o suficiente do velame. Velames de altíssima performance como é o caso do Leia, requerem muita experiência e conhecimento do velame e é recomendado que se faça muitos saltos de treinamento exclusivo para treinamento de pouso com o mesmo.

Nos saltos em grupos onde o foco está na queda-livre os pousos devem ser mais cautelosos evitando pousos de alta performance.

- **Pontos-chave:**

Foco no objetivo do salto

Precaução no pouso



## 2º 23/06/2018 – DOIS VELAMES ABERTOS - DOWNPLANE

- **Dados Atleta / Equipamento:**

Atleta categoria B, 500 saltos, 12 últimos 30 dias, 41 anos no esporte.  
Velame PD 190, wing load aprox 1,0. 300 saltos com este velame.

- **Histórico**

Salto 2-way barriga com briefing de separação a 4.000 pés, sendo que o atleta envolvido no acidente perdeu consciência de altura e não separou no previsto mesmo estando o sonoro ajustado para 4.000 e o outro paraquedista tendo sinalizado.

Quando o segundo paraquedista comanda seu paraquedas e está já no final da abertura a cerca de 2.000 pés é possível ver o atleta ainda em queda fazendo um track que resultou em uma curva. No momento do comando o paraquedista estava a cerca de 1.100 pés e durante a abertura do principal foi disparado o DAA resultando na abertura do reserva.

O principal abriu com twist e o paraquedista manteve o foco total no principal tentando desfazer e aparentemente não percebeu o reserva inflando atrás, que entrou na configuração de downplane e colidiu fortemente com o solo vindo a falecer no hospital.



## 2º 23/06/2018 – DOIS VELAMES ABERTOS - DOWNPLANE

- **Considerações:**

Apesar de bastante tempo de esporte, o atleta tinha uma média baixa de saltos e demonstrou deficiência técnica de voo pois teve dificuldade na separação e comando e falta de percepção dos acontecimentos pois não percebeu altura de abertura e nem reação do velame.

Devemos estar atentos na altura de separação e comando a mais de uma ferramenta, sonoro, altímetro visual, percepção de tempo e percepção visual para que a falha de um não nos coloque em risco.

Devemos também atentos as reações do nosso velame após a abertura, esperando e preparados para reagir a situações adversas.

Por fim devemos sempre estar nos atualizando e treinando nas técnicas e procedimentos.

- **Pontos-chave:**

Preparação

Leitura da situação



# 3º 19/08/2018 – COLISÃO NO POUSO COM VEÍCULO NA RODOVIA

- **Dados Atleta / Equipamento:**

  - Atleta categoria B

  - 2 anos no esporte, não informado dados de saltos.

  - Dados principal não informado. Reserva Smart 175, wing load 1,26

- **Histórico**

  - Salto 2-way free-fly, sem sinal de tentativa de comando principal ou reserva, disparo DAA, colisão com veículo na rodovia, freios feitos e batoques alojados.

  - Relato de histórico de dificuldade em comandar por porte físico “musculoso”



### 3º 19/08/2018 – COLISÃO NO POUSO COM VEÍCULO NA RODOVIA

- **Considerações:**

Saltava por clube filiado a outra entidade que não a CBPq, poucas informações sobre o acidente.

Não é possível tirar conclusões do acidente mas podemos analisar algumas situações.

Possivelmente o atleta ficou desacordado antes ou após a abertura, pois não havia nenhum sinal de tentativa de navegar o velame reserva.

Talvez tenha insistido em comandar principal até disparo do DAA e não teve reação em navegar o reserva devido a baixa altura de abertura, um twist não tenha permitido a navegação ou tenha ficado atordoado/desacordado com a abertura do reserva.

É preciso estarmos sempre atentos a altura de comando e condicionados aos procedimentos de emergência como por exemplo a dificuldade de comando, sempre acreditando que algo possa ocorrer.

Devemos sempre estar cientes que uma boa condição física e mental é importante para a segurança do salto.

- **Pontos-chave:**

**Equipamento adequado**

**Boas condições de saúde.**



# 4º 12/2018 – COLISÃO COM SOLO NO POUSO FORA ÁREA, VENTO FORTE E TURBULÊNCIA

- **Dados Atleta / Equipamento:**

  - Atleta categoria D

  - 5 anos no esporte, 595 saltos.

  - Principal Stileto 120, wing load 1,74

  - Reserva PDR 126, wing load 1,48

  - Container Javelin

- **Histórico**

  - Durante a subida para lançamento as condições de pouso ficaram críticas fechando a área e as aeronaves que estavam no chão fizeram o lançamento.

  - Dois paraquedistas se colocaram em um “ponto B” longo na navegação, ficando na área negativa e não- conseguindo chegar na área e em um local com obstáculos gerando turbulência dos obstáculos e talvez do outro velame a frente.

  - Um dos paraquedistas pousou na árvore e o outro colidiu em movimento de curva com o solo.



# 4º 12/2018 – COLISÃO COM SOLO NO POUSO FORA ÁREA, VENTO FORTE E TURBULÊNCIA

- **Considerações:**

O fator meteorologia deve sempre ser tratado com muita atenção e respeito, uma vez que as atividades seja consideradas inapropriadas e a área “fechada” a mesma ação deve ser tomada para as aeronaves já em voo.

Mudanças na condição meteorológicas após a decolagem devem ser avisadas aos paraquedistas a bordo para que possam realizar a navegação conhecendo as condições.

O paraquedista deve sempre procurar realizar uma navegação preventiva evitando se colocar em um local onde uma mudança de vento o coloque em uma área com obstáculos.

Não é possível afirmar se as curvas realizadas foram intencionais para evitar algum obstáculo ou se foi reação a turbulência sofrida, mas a reação mais adequada no caso de turbulência é deixar o velame voar mais pressurizado possível, evitando comandos que conseqüentemente despressurizam o velame.

- **Pontos-chave:**

Respeitar condições meteorológicas

Navegação preventiva

Controle velame em turbulência



## 5º 17/12/2018 – COLISÃO VELAME APÓS ABERTURA E POUSO FORA ÁREA

- **Dados Atleta / Equipamento:**

Atleta categoria B

1 ano e 11 meses de esporte, não informado num saltos.

Velame Aerodyne, modelo SOLO, 190 pés, carga alar não informada.

- **Histórico**

Após salto 3-way TR, o atleta abriu seu paraquedas com twist vindo a colidir com outro atleta que estava no salto e estava colapsando o slider no momento da colisão.

Um dos envolvidos realizou o procedimento de emergência e pousou com o reserva, o outro ao que tudo indica não teve mais reação e pousou em um trevo na cidade vindo a óbito pelos ferimentos.



## 5º 17/12/2018 – COLISÃO VELAME APÓS ABERTURA E POUSO FORA ÁREA

- **Considerações:**

De acordo com relatório um dos paraquedistas estava colapsando o slider no momento da colisão, sendo que ao abrir o velame a primeira ação a ser feita é olhar o espaço a volta estando preparado inclusive para desviar com o tirante afim de evitar a colisão. Como o outro paraquedista estava com um twist no seu velame não conseguiu desviar e a colisão foi inevitável.

Devemos também planejar e realizar uma separação muito eficiente para evitar que os velames abram próximos o suficiente para causar uma colisão.

- **Pontos-chave:**

Antecipação e atenção após abertura  
Separação



## 6º 18/12/2018 – RESERVA ENTRELAÇADO COM PRINCIPAL COLIDINDO NO SOLO

- **Dados Atleta / Equipamento:**

- Atleta categoria AI

- 39 saltos, 1 ano e 10 meses de esporte

- Container Reflex,

- Velame Principal Silhouette 210, wing load 0,85,

- Reserva Swift Plus 175, wing load 1,03.

- **Histórico:**

- Salto BBF com treinador.

- Na saída da aeronave o sistema de 3 argolas do lado esquerdo já estava destravado e na abertura do principal ao subir acionou o reserva através do RSL, porém o principal ainda estava preso pelo 3 argolas do lado direito.

- O desconector foi acionado porém o reserva ficou preso aos tirantes do principal que encontrava-se inflado e girando acima até colidir com o solo.



## 6º 18/12/2018 – RESERVA ENTRELAÇADO COM PRINCIPAL COLIDINDO NO SOLO

- **Considerações:**

Este acidente poderia ter sido evitado com um check de equipamento adequado, todos sabemos da importância de realizar no mínimo 3 checks de equipamento, na equipagem, antes do embarque e antes da saída, pois nas imagens de dentro do avião ainda, já é possível identificar o sistema de 3 argolas do lado esquerdo desconectado.

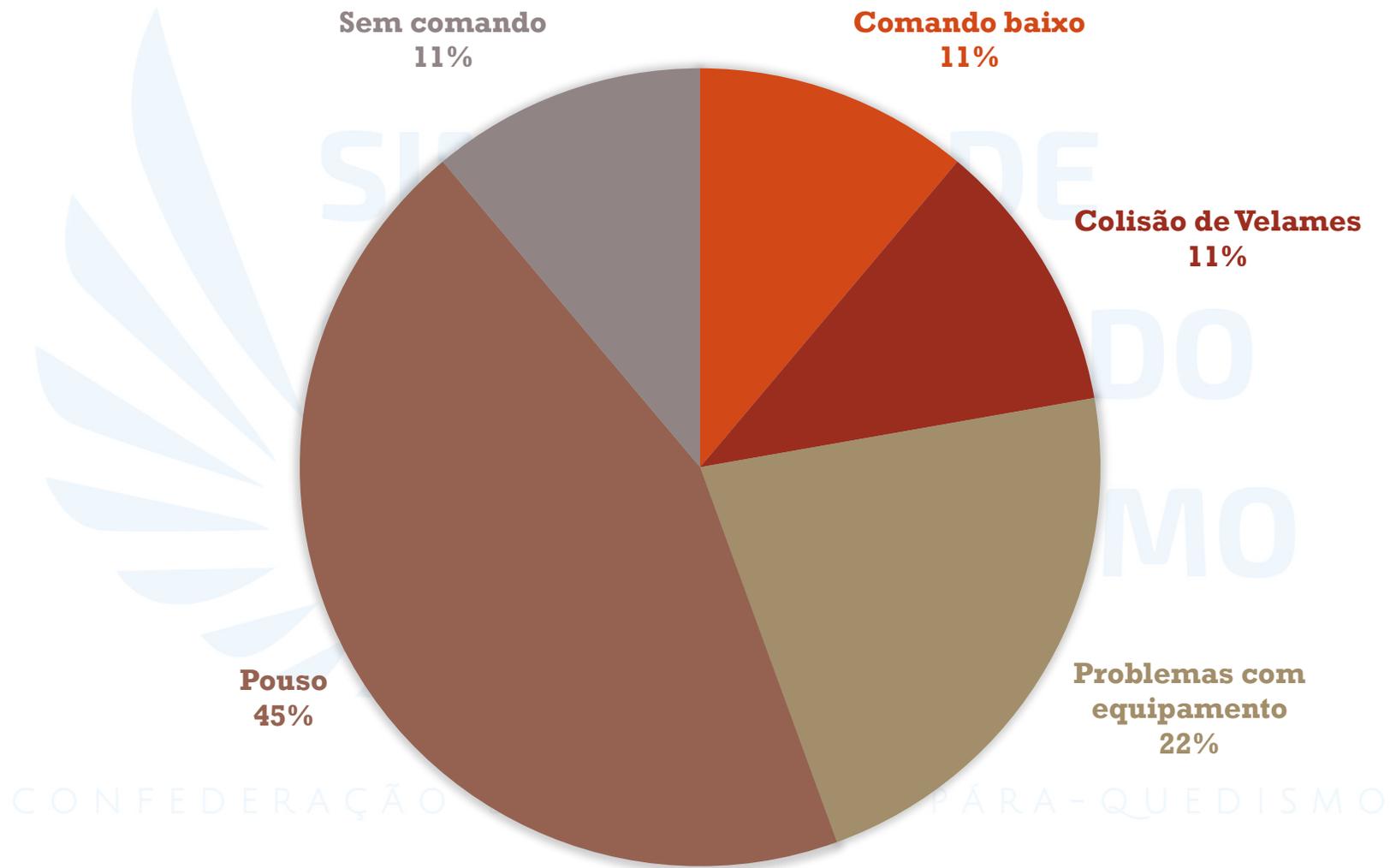
Ao que o laudo do equipamento indica havia alguma irregularidade nos conduítes ou no cabo do desconector do equipamento que ocasionou a liberação do sistema 3 argolas mesmo com o punho do desconector ainda no lugar.

- **Pontos-chave:**

Check equipamento  
Manutenção  
Supervisão



# FATALIDADES



# CONSIDERAÇÕES FINAIS

- O QUE PODEMOS APRENDER?
- COMO EVITAR FUTUROS ACIDENTES?
- A IMPORTÂNCIA DE ESTAR PREPARADO
- A IMPORTÂNCIA DA MANUTENÇÃO
- CHECK EQUIPAMENTO
- PREPARO FÍSICO E PSICOLÓGICO
- SEGUIR PROCEDIMENTOS

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE PÁRA-QUEDISMO



# AÇÕES JÁ ADOTADAS

- **Revisão Folha de Progressão Categoria A**  
**Novo Exercício Controle Freio Preso**  
**Exercícios de segurança**

## Controle de Velames

13. Realizou sem auxílio radio (5) cinco navegações padrão com pouso em pé, ao redor de uma área de 20 metros do alvo predeterminado. Saltos: n° \_\_\_\_ n° \_\_\_\_ n° \_\_\_\_ n° \_\_\_\_ n° \_\_\_\_ . I \_\_\_\_ CBPQ n°: \_\_\_\_\_ (I/T)

14. Recebeu instrução sobre “curva rasa” ou “Flat Turn” como manobra de segurança para evitar obstáculos à baixa altura. Data \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_. I \_\_\_\_ CBPQ n°: \_\_\_\_\_ (I)

15. Recebeu instrução sobre vôo a meio freio para ganhar tempo de decisão e promover uma aproximação mais suave. Executou pouso a meio freio. Salto n° \_\_\_\_ data \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_. I \_\_\_\_ CBPQ n°: \_\_\_\_\_ (I)

16. Recebeu instrução sobre curvas de tirantes traseiros para evitar colisão durante a abertura. Executou curvas com tirante traseiro (com freios feitos e desfeitos). Salto n° \_\_\_\_ data \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_. I \_\_\_\_ CBPQ n°: \_\_\_\_\_ (I)

17. Recebeu instrução sobre como controlar o velame no caso de um freio preso ou freio solto na abertura para neutralizar os giros e ganhar tempo para tomada de decisão bem como controlar curvas no caso extremo de necessidade de pousar com o velame nestas condições e executou o exercício. Salto n° \_\_\_\_ data \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_. I \_\_\_\_ CBPQ n°: \_\_\_\_\_ (I)

18. Recebeu instrução sobre turbulências e demonstrou habilidade em prever as áreas potencialmente turbulentas na área de pouso e como evitá-las. Data \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_. I \_\_\_\_ CBPQ n°: \_\_\_\_\_ (I)

Nome do Instrutor: \_\_\_\_\_ data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Assinatura: \_\_\_\_\_ CBPQ n°: \_\_\_\_\_



# AÇÕES JÁ ADOTADAS

- Dia da Segurança 2017 e 2018
- Site CBPq Espaço material Segurança

The screenshot shows the website <https://www.cbpq.org.br/site/top-seguranca/material-de-seguranca>. The main navigation bar includes links for CBPQ, FEDERAÇÕES, FILIADOS, ÁREAS DE SALTO, COMITÊS, STJD, and CURSO E EVENTOS. A dropdown menu for 'SEGURANÇA' is open, highlighting 'MATERIAL DE SEGURANÇA'. The page content is organized into several sections:

- Dia da Segurança**: Diretrizes e Procedimentos
- Chamadas de Ação**: O uso correto das câmeras, Check de equipamento na aeronave, Cuidados com as sobras dos freios
- Artigos de colaboradores**: Por Ricardo Pettená - Modelo Queijo Suíço no Paraquedismo; Por Ricardo Pettená - A Normalização do Desvio no Paraquedismo
- Boletins de Segurança**: 01 - Boletim Equipamento - Tandem Fire - CIS-CEM - SWS\_Fire\_bulletin\_201708
- Formulários**: Relatório de Atividade Profissional, Ficha de Relatório de Acidente, Folha de Progressão de Velame, Folha de Progressão - Categoria A, Termo de Responsabilidade - RTA, Termo de Consentimento (Toxicológico)

The right sidebar contains a 'Navegação Rápida' section with links for 'Renovação de Profissão', 'Atualizar Cadastro', 'Consultar Licença', 'Fale Conosco', and 'Arquivos e Documentos'. Below this is a 'Login' section with input fields for email and password, an 'Entrar' button, and options for 'Esqueci minha Senha' and 'Lembrar meu acesso'. At the bottom of the sidebar is a 'Pesquisa' section with a search input field and a 'Pesquisar' button.



## CHAMADA DE AÇÃO URGENTE

### CHECK DE EQUIPAMENTO ANTES DA SAÍDA E POSICIONAMENTO NA PORTA

Prezados colegas profissionais, atletas e alunos de paraquedismo,

O Comitê de Instrução e Segurança da CBPq, através do Programa de Estudo e Prevenção de Acidentes (PEPA), identificou somente este ano 6 Situações de Risco bastante graves que poderiam ter resultado na queda da aeronave ou colisão fatal em queda livre, e pede a extrema atenção de todos a estas duas atitudes que aumentam a segurança de todos envolvidos nas atividades de paraquedismo.

Nestes 6 casos os paraquedistas tiveram uma abertura prematura do seu paraquedas na porta do avião ou na queda livre por estarem com o equipamento já aberto antes da saída da aeronave ou por rasparem parte do seu equipamento no processo de saída pela porta.

#### CHECK DE EQUIPAMENTOS

Em todo salto antes da saída, quando a aeronave está entrando para o lançamento, é extremamente importante que os paraquedistas à bordo chequem mutuamente os paraquedas uns dos outros. Peça que o paraquedista que esteja atrás de vc ou ao seu lado cheque os pinos e fechamento das abas do principal e reserva bem como o bom condicionamento do pilotinho de comando do principal que deve estar bem acondicionado no BOC.

#### POSICIONAMENTO NA PORTA E SAÍDA

Ao se posicionar na porta para saída da aeronave tome todo cuidado necessário para não raspar os punhos de comando, em especial o pilotinho do principal, no batente da porta ou em outros paraquedistas.

Na saída de grupos maiores, onde há o posicionamento de vários paraquedistas na porta, primeiramente devem se posicionar as extremidades (back e front floateres) com muita atenção a efetuar a saída sem raspar o pilotinho, girando o back no sentido anti-horário e o front no sentido horário para as aeronaves com porta na esquerda por exemplo.

Pratique a saída no solo no “falso avião” sob orientação do LO do salto e tenha total atenção ao movimento de saída observando estes cuidados.

Agradecemos a atenção de todos a estes e outros cuidados para termos um paraquedismo mais seguro para todos, lembrando que a segurança é uma obrigação de TODOS.

Pedimos ainda que qualquer paraquedista que observar uma Situação de Risco durante as atividades de saltos nos informe com o máximo de detalhes e imagens se possível através do e-mail [cis@cbpq.org.br](mailto:cis@cbpq.org.br)

Este programa de Estudo e Prevenção visa única e exclusivamente identificar os padrões de Situações de Risco para procurar ações que evitem acidentes.



Não é necessário identificar nomes dos envolvidos e a identidade de quem relatar será mantida em sigilo.

Este relatório NÃO É UMA DENÚNCIA e não tem nenhum caráter punitivo, visa apenas aumentar a segurança de todos, inclusive a sua, portanto colabore sempre que possível.

Gratos

Comitê de Instrução e Segurança da CBPq

*As imagens a seguir demonstram situações reais que podem acontecer com qualquer um. Sempre cheque o equipamento antes da saída e tenha o máximo de cuidado na saída.*



# AÇÕES JÁ ADOTADAS

## ▪ Sistema de bandeiras Boituva

Implantação de conceito de alerta para situações climáticas limítrofes por categorias ,

Criado pelos RTAgs para melhor orientação das operações no CNP -Boituva.

## “Bandeira Amarela”

### VISÃO GERAL

Será acionada bandeira amarela para determinada categoria toda vez que as condições do clima estiverem próximas ao limite de seu fechamento, indicando que o fechamento é provável ,possível ou iminente ,cabendo aos RTAs,instrutores,pilotos tandem e atletas em geral decidirem se devem manifestar,embarcar ou prosseguir em voo quando esta condição estiver ativa. O fechamento da área para determinada categoria ,sob bandeira amarela ou não ,implica no impedimento do salto e retorno no avião.

### OBJETIVO

1 - Informar a todos envolvidos na operação ,especialmente os RTAs, que a área está aberta para determinada categoria,porém em condições climáticas muito próximas do seu fechamento ,estimulando nestes casos ,sua análise minuciosa das condições climáticas antes do embarque dos atletas .

### Condições limítrofes para acionamento de Bandeira Amarela

Cat Al e A : vento próx. de 22 kph .Cobert. nuvens  $> \frac{3}{8}$  ,abaixo da altura de comando.

Cat B. : vento próx. de 26 kph. Cobert.nuvens  $> \frac{5}{8}$  ,abaixo da altura de comando.

Cat C e D : vento próx. de 33 kph. Cobert.nuvens  $> \frac{7}{8}$  ,abaixo da altura de comando.

Obs.1-Ultrapassando estes limites. ,ocorre o fechamento da área para a categoria correspondente ,determinando o impedimento do salto e retorno no avião .

Obs.2-Os custos relativos aos lançamentos abortados por fechamento da área serão cobrados a critério dos proprietários das aeronaves .

Obs.3-O alerta amarelo não precede obrigatoriamente o fechamento da área , que pode acontecer ou não ,independentemente da sua ativação .



# AÇÕES JÁ ADOTADAS

- **Portaria 005/2018**  
**Procedimentos de segurança, briefing e check equipamento**



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE PÁRA-QUEDISMO - CBPQ  
Entidade filiada a:  
Confederação de Aerodesporto Brasileiro - CAB  
Fédération Aéronautique Internationale - FAI  
Confederación Latinoamericana de Paracaidismo@OLPAR



## PORTARIA ADMINISTRATIVA 005 / 2018 - PRESIDÊNCIA

O PRESIDENTE DA CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE PARAQUEDISMO (CBPq), o Senhor Raimundo Pereira dos Santos Neto, no uso de suas atribuições regimentais e legais,

Levando em consideração os fatos ocorridos com acidentes em várias áreas de salto no Brasil;

Considerando a necessidade de orientar melhor os procedimentos acerca do código esportivo em vigor,

### RESOLVE:

1º - Todos os clubes e escolas deverão ter um livegistro que registrará os Briefing's diários;

2º - Todos os clubes e escolas deverão escalar instrutor para conduzir o briefing de segurança antes da primeira decolagem, armará o livro se responsabilizando;

3º - Toda aeronave terá que ter um mestre de saltos responsável pela inspeção dos equipamentos, antes do embarque e antes do lançamento bem como corrigir a aeronave na rota certa e fazer o lançamento salto último quando não houver tandem a bordo;

4º - Toda a separação entre atletas em grupo deverá ser emergencialmente decretada em caráter preventivo, acontecer a uma altura maior do que a usualmente adotada, para dar maiores margens de distância entre os saltadores. Onde se aplicava 1000 fts entre altura de separação comando, usar 1500 pés. Saltos que exigiam 1500 pés deve-se adotar 2500 pés entre início de separação e acionamentos programados, de forma a aumentar em 50% a altura utilizada para isso.

5º - Todos os atletas envolvidos nas atividades de salto, deverão realizar um check de procedimentos de emergência para resolver casos de pane, antes do início da atividade, para o atletas A1, A e B, e ainda sem para atletas C e D, aumentando a preparação de todos, atividade que era até então responsabilidade individual de cada



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE PÁRA-QUEDISMO - CBPQ  
Entidade filiada a:  
Confederação de Aerodesporto Brasileiro - CAB  
Fédération Aéronautique Internationale - FAI  
Confederación Latinoamericana de Paracaidismo@OLPAR



atleta após categoria A.;

6º - Todo paraquedista visitante deverá fazer seu manifesto através de um clube ou escola para que seus trabalhos sejam supervisionados pelo RTA.

Revoguem-se as disposições em contrário, registre-se, cumpra-se.

Essa portaria entra em vigor a partir da sua publicação.

Boituva, 20 de dezembro de 2018

Raimundo Pereira dos Santos Neto

Presidente da CBPq

Fé, Força e Honra.

# AÇÕES JÁ ADOTADAS

- **Ciclo Simpósios 2019**

- Consciência Coletiva de Segurança
  - Check e manutenção de equipamento
  - Revisão de procedimentos

SIMPÓSIO DE  
SEGURANÇA DO  
PARAQUEDISMO

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE PARA-QUEDISMO

