

<https://www.ushpa.org/page/being-prepared>

By Gary Trudeau

Being Prepared

You're flying your favorite site with your friends and everybody is slowly sinking out, flying close to the trees and trying to scratch for every little bit of lift available.

Suddenly you fly into some strong lift and start turning tighter and tighter, trying to stay in the core of the lift.

A glance at your vario shows that you've just climbed nearly 4000 feet in about two and half minutes!

Your friend, coring just as tightly and about 1000 feet below you, suddenly tumbles his glider and falls into the sail.

With great relief you see his parachute open, and he starts drifting down to earth.

What do you do now?

How can you help your friend?

<https://www.ushpa.org/page/being-prepared>

By Gary Trudeau

Esteja Preparado

Você está voando em seu site favorito com seus amigos e todo mundo está afundando lentamente, voando perto das árvores e tentando pegar cada pedacinho de sustentação disponível.

De repente, você voa para dentro de uma térmica forte e começa a girar cada vez mais, tentando permanecer no centro da térmica.

Uma olhada no seu vario mostra que você acabou de subir quase 1000 m (4000 pés) em cerca de dois minutos e meio!

Seu amigo, navegando na mesma térmica e cerca de 300 m (1000 pés) abaixo de você, de repente tomba sua asa e cai na vela.

Com grande alívio, você vê o paraquedas reserva dele aberto e ele começa a descer para o solo.

O que você faz agora?

Como você pode ajudar seu amigo?

Tradução / Translation: Roberto Novaes Hering
Colaboração / Collaboration : Patrice London Guedes , Marina Posch Kalousdian

CV: Roberto Novaes Hering

- Aerodesportista
- Piloto de Asa Delta e Parapente 1981 / 1988
- Fabricante de Paraglider (1988 – 1996)
- Engenheiro Aeronáutico (ITA - T 84)

CV: Roberto Novaes Hering

- Air Sports Person
- Hang Gliding and Paragliding Pilot 1981/1988
- Paraglider Manufacturer (1988 – 1996)
- Aeronautical Engineer

Motivação:

- Tornar o Aerodesporto mais seguro
- Tornar o Paraglider mais conhecido
- Aplicar mais engenharia ao esporte
- Difundir conhecimento

Motivation:

- Making Airsports safer
- Making Paraglider more popular
- Apply more engineering to the sport
- To spread Knowledge

Aviso sobre a tradução: este artigo foi traduzido de forma colaborativa para oferecer a você uma compreensão básica do conteúdo. Medidas razoáveis foram tomadas para fornecer uma tradução correta. No entanto, o colaborador tradutor Roberto Hering não garante a precisão da tradução, isentando totalmente a USHPA e Gary Trudeau de qualquer imprecisão na tradução.

Em caso de dúvidas relacionadas à precisão das informações contidas no artigo traduzido, consulte a versão oficial do artigo em inglês, que está disponível na coluna à esquerda de cada frase a direita em português.

Esperamos com isso estar apoiando e disseminando boas práticas compartilhando documentos de relevância para os praticantes brasileiros, documentos estes que estão à disposição da comunidade internacional de voo livre.

Translation Notice: This article has been collaboratively translated to provide you with a basic understanding of the content. Reasonable steps have been taken to provide a correct translation. However, Roberto Hering does not guarantee the accuracy of the translation, fully exempting the USHPA and Gary Trudeau from any inaccuracy in the translation.

In case of doubts regarding the accuracy of the information contained in the translated article, consult the official English version of the article, which is available in the column to the left of each sentence to the right in Portuguese.

With this we hope to be supporting and disseminating good practices by sharing relevant documents for Brazilian practitioners, documents that are available to the international free flight community.

By Gary Trudeau, 2004

The best way to handle an emergency is to be prepared before one occurs.

The integration of safety into the fun of flying has always been a high priority of USHPA.

We have standards for how and what we teach, and a rating system with special skill sign-offs to help keep new pilots as safe as possible while they gain experience.

We even have standards for safety requiring the use of helmets and reserve parachutes.

But accidents do happen, and in an emergency situation it is helpful to have standards and procedures outlining what to do after an emergency has happened.

Recently some members of the board of directors have taken up this issue with rescue squads and search and rescue personnel and have formulated a set of emergency procedures that address the categories of preparedness for site, pilot, and search and rescue.

Site preparedness: We all know the basic information about our sites like ratings needed, and whether helmets and reserve chute are required.

But when an incident happens, this isn't the information that helps deal with the emergency.

What is important are the site specific details-launch and landing location and elevation, names of access roads, radio frequency for local emergency crew contact, for example.

The safety procedures recommend that this information be clearly posted at launch and in the landing zone.

In an ideal situation this would be a permanent, mounted sign with handouts.

Por Gary Trudeau, 2004

A melhor maneira de lidar com uma emergência é estar preparado antes que ela ocorra.

A integração da segurança na diversão de voar sempre foi uma alta prioridade da USHPA.

Temos padrões de como e o que ensinamos e um sistema de classificação com aprovações especiais de habilidades para ajudar a manter os novos pilotos o mais seguros possível enquanto eles ganham experiência.

Temos até normas de segurança que exigem o uso de capacetes e paraquedas reserva.

Mas acidentes acontecem e, em uma situação de emergência é útil ter padrões e procedimentos, descrevendo o que fazer após a ocorrência de uma emergência.

Recentemente, alguns membros do conselho de administração abordaram esta questão com esquadrões de resgate e pessoal de busca e salvamento, e formularam um conjunto de procedimentos de emergência que abordam as categorias de preparação para local, piloto e busca e salvamento.

Preparação do local: todos conhecemos as informações básicas sobre nossos locais, como classificações necessárias e se são exigidos capacetes e paraquedas reserva.

Mas quando acontece um incidente, não são essas as informações que ajudam a lidar com a emergência.

O que é importante são os detalhes específicos do local - local de decolagem e pouso e elevação, nomes das estradas de acesso, frequência de rádio para contato local da equipe de emergência, por exemplo.

Os procedimentos de segurança recomendam que esta informação esteja claramente afixada na decolagem e na zona de pouso.

Em uma situação ideal, isso seria um placar permanente montado com folhetos.

<p>This may not be feasible at all sites but the local club can come up with what will work for them and the landowners.</p> <p>The information that should be posted on the signs and in the handouts includes site protocols, general information such as required or recommended skill ratings and safety equipment, and maps including street names and addresses, and specific direction to non-addressable places (launches and landing fields).</p> <p>Many emergency response crews use GPS's and would be able to navigate quickly to a launch or LZ if given the coordinates, so these should be included.</p> <p>If the emergency crews are not GPS-equipped, someone should meet them at a designated spot to guide them to the accident site.</p> <p>We also recommend posting emergency phone numbers.</p> <p>In most cases it will be 911 but might not be for all areas.</p> <p>Getting in contact with pilots can be the most important first step in an emergency.</p> <p>It is recommended that local pilots program into their radios one or two emergency radio frequencies; we suggest 151.625 (USHPA 1) and 146.520.</p> <p>The first, 151.625, is one of USHPA's licensed business band frequencies that most USHPA members already have programmed into their radios.</p> <p>The second, 146.520, is the national simplex frequency and can be used by any licensed ham radio operator, and will not interfere with any radio repeater in the country.</p> <p>Both of these frequencies may be used by anyone in the event of an emergency.</p>	<p>Isso pode não ser viável em todos os locais, mas o clube local pode propor o que funcionará para eles e para os proprietários de terras.</p> <p>As informações que devem ser afixadas nos placares e nos folhetos incluem protocolos do local, informações gerais, como classificações de habilidade exigidas ou recomendadas e equipamentos de segurança, e mapas incluindo nomes de ruas e endereços e orientação específica para locais não endereçáveis (decolagem e locais de pouso).</p> <p>Muitas equipes de resposta a emergências usam GPS e seriam capazes de navegar rapidamente para uma decolagem ou zona de pouso (ZP) se receber as coordenadas, portanto, elas devem estar incluídas.</p> <p>Se as equipes de emergência não estiverem equipadas com GPS, alguém deve encontrá-las em um local designado para guiá-las até o local do acidente.</p> <p>Também recomendamos postar números de telefone de emergência.</p> <p>Na maioria dos casos, será 193 (bombeiros no Brasil), mas pode não ser para todas as áreas.</p> <p>Entrar em contato com os pilotos pode ser o primeiro passo mais importante em uma emergência.</p> <p>Recomenda-se que os pilotos locais programem em seus rádios uma ou duas frequências de rádio de emergência; sugerimos 151.625 (USHPA 1) e 146.520. <u><i>(Frequências americanas que não podemos usar aqui no Brasil, mas podemos começar a trabalhar para termos as nossas específicas.)</i></u></p> <p>A primeira, 151.625, é uma das frequências de banda comercial licenciadas da USHPA que a maioria dos membros da USHPA já programou em seus rádios.</p> <p>A segunda, 146.520, é a frequência simplex nacional e pode ser usada por qualquer operador de radioamador licenciado e não interfere com nenhum repetidor de rádio do país.</p> <p>Ambas as frequências podem ser usadas por qualquer pessoa em caso de emergência (nos EUA).</p>
--	---

<p>A copy of these emergency procedures should be available on-site so anyone can refer to them if needed.</p> <p>Having this information on a handout is a good idea, so pilots can have it on their person if they are not near one of the posted signs.</p> <p>In addition to information, every site should have a rescue kit.</p> <p>This kit should be kept out of the weather and in a knapsack or something easily carried to a remote location, and should include rope, water, flashlight, compass, topographical maps, first aid supplies, space blanket, folding saw, and anything that might be site- or incident-specific.</p> <p>Pilot preparedness: Knowing and doing some simple little things can make a big difference if a situation occurs.</p> <p>First, every pilot should be aware of general information and emergency procedures, and know and follow all the site protocols, before, during and after flying.</p> <p>Second, each pilot should carry a few safety-related items and know how to use them.</p> <p>Of course you should always fly with a helmet and a reserve parachute.</p> <p>In addition, you should carry a radio, let others know what frequency you are going to use, and program your radio so you can easily tune into the emergency frequencies if needed.</p> <p>Having a GPS and knowing how to use it along with your radio will facilitate a rescue.</p> <p>The next few items are for your benefit if the emergency involves you.</p> <p>Dental floss is strong and compact and can be lowered down to bring back up a rope in the event you are trapped above your rescuer.</p>	<p>Uma cópia desses “Procedimentos de Emergência” deve estar disponível no local para que qualquer pessoa possa consultá-los, se necessário.</p> <p>Ter essas informações em um folheto é uma boa ideia, para que os pilotos possam tê-las consigo se não estiverem perto de uma das placas afixadas.</p> <p>Além da informação, todo local deveria ter um kit de resgate.</p> <p>Este kit deve ser mantido protegido das intempéries e em uma mochila ou algo facilmente transportado para um local remoto, e deve incluir corda, água, lanterna, bússola, mapas topográficos, suprimentos de primeiros socorros, cobertor espacial, serra dobrável e qualquer coisa que possa ser específico do local ou do incidente.</p> <p>Preparação do piloto: Saber e fazer algumas pequenas coisas simples podem fazer uma grande diferença se ocorrer uma situação.</p> <p>Primeiramente, todo piloto deve estar atento às informações gerais e procedimentos de emergência, conhecer e seguir todos os protocolos do local, antes, durante e após o voo.</p> <p>Em segundo lugar, cada piloto deve levar alguns itens relacionados à segurança e saber como usá-los.</p> <p>Claro que você deve sempre voar com um capacete e um paraquedas reserva.</p> <p>Além disso, você deve levar um rádio, informar aos outros qual frequência você vai usar e programar seu rádio para que possa sintonizar facilmente as frequências de emergência, se necessário.</p> <p>Ter um GPS e saber usá-lo junto com seu rádio facilitará o resgate.</p> <p>Os próximos itens são para seu benefício se a emergência o envolver.</p> <p>O fio dental é forte e compacto e pode ser usado como meio de ser abaixado para trazer de volta a corda caso você fique preso acima do seu resgate.</p>
--	--

A whistle is also small and can be heard a lot farther away (and takes less effort) than yelling if you are injured.

A short length of rope can allow you to tie yourself into a tree until help arrives.

A mobile phone programmed with your friends' phone numbers will allow you to contact them, or them to contact you, in an emergency.

Two last tips: When flying XC, try to make radio **contact** with someone every 20 minutes or so.

This way searchers will have an idea where to look for you if you come up missing.

Finally, get some sort of **CPR and first aid training**.

Prompt first aid maybe the thing that saves your friend's life.

Search and rescue preparedness: The first step is realizing there is an emergency involving a pilot.

Stay calm and don't put yourself at risk.

You are no good to your friend if you get injured yourself.

Once an emergency situation is recognized, every pilot should tune their radio to one of the site-designated emergency frequencies and check in.

Someone needs to take charge, and everyone else should follow the lead of that person, who will coordinate everything until the rescue is complete.

There are four questions that must be answered in order to determine how to handle the rest of the situation.

First: Is there going to be a delay of more than five minutes to make contact with the pilot, either by radio or through another person?

Um apito também é pequeno e pode ser ouvido muito mais longe (e exige menos esforço) do que gritar se você estiver ferido.

Um pequeno pedaço de corda pode permitir que você se amarre em uma árvore até que a ajuda chegue.

Um celular programado com os números de telefone dos seus amigos permite-lhe contactá-los, ou eles contactá-lo, em caso de emergência.

Duas últimas dicas: Ao voar XC, tente fazer **contato** por rádio com alguém a cada 20 minutos ou mais.

Dessa forma, os socorristas terão uma ideia de onde procurá-lo se você desaparecer.

Por fim, faça algum tipo de **treinamento em resgate e primeiros socorros**.

Os primeiros socorros imediatos podem salvar a vida do seu amigo.

Preparação para busca e salvamento: O primeiro passo é perceber que há uma emergência envolvendo um piloto.

Fique tranquilo e não se coloque em risco.

Você não é bom para o seu amigo se você mesmo se machucar.

Assim que uma situação de emergência é reconhecida, todo piloto deve sintonizar seu rádio em uma das frequências de emergência designadas pelo local e fazer o check-in.

Alguém precisa assumir o comando e todos os demais devem seguir a liderança dessa pessoa, que coordenará tudo até o resgate estar completo.

Há quatro perguntas que devem ser respondidas para determinar como lidar com o resto da situação.

Primeiro: Vai haver um atraso de mais de cinco minutos para fazer contato com o piloto, seja por rádio ou por outra pessoa?

<p>If you can make contact with the pilot, keep him or her calm.</p> <p>If the pilot is injured or might be in need of rescue, recommend to the pilot to stay in place, tie themselves in if in a tree or on a cliff, and wait for help to arrive.</p> <p>Try to get as much information about the pilot's situation as possible.</p> <p>Include things like GPS coordinates, injuries, and any special situation that might be involved like tree landing or power lines involved.</p> <p>Someone should stay in contact with the injured pilot, but remember the injured person's radio battery life.</p> <p>This could be an issue if the search and rescue takes a while.</p> <p>If no one can make contact with the pilot, things become a little more difficult.</p> <p>Locating the pilot is very important.</p> <p>If it can be safely done, someone can fly over the downed pilot and get a GPS fix on his or her approximate location.</p> <p>Assess the pilot's situation and relay this information to the person in charge.</p> <p>GPS coordinates, extent of injuries and specific details needed for the rescue are all very important.</p> <p>Second: Are the pilot's injuries severe enough to require medical attention?</p> <p>Third: Are there any circumstances requiring professionally-trained search and rescue personnel?</p> <p>These circumstances would include the pilot having landed in water, trees, power lines, or on a cliff.</p>	<p>Se você puder fazer contato com o piloto, mantenha-o calmo.</p> <p>Se o piloto estiver ferido ou precisar de resgate, recomende ao piloto que fique no local, amarre-se em uma árvore ou em um penhasco e aguarde a chegada do socorro.</p> <p>Tente obter o máximo possível de informações sobre a situação do piloto.</p> <p>Inclua coisas como coordenadas de GPS, lesões e qualquer situação especial que possa estar envolvida, como queda de árvores ou linhas de energia envolvidas.</p> <p>Alguém deve manter contato com o piloto ferido, mas lembre-se da vida útil da bateria do rádio da pessoa ferida.</p> <p>Isso pode ser um problema se a busca e resgate demorar um pouco.</p> <p>Se ninguém consegue fazer contato com o piloto, as coisas ficam um pouco mais difíceis.</p> <p>Localizar o piloto é muito importante.</p> <p>Se isso puder ser feito com segurança, alguém pode sobrevoar o piloto acidentado e obter uma localização aproximada do GPS.</p> <p>Avalie a situação do piloto e repasse essa informação ao responsável.</p> <p>Coordenadas de GPS, extensão dos ferimentos e detalhes específicos necessários para o resgate são muito importantes.</p> <p>Segundo: os ferimentos do piloto são graves o suficiente para exigir atenção médica?</p> <p>Terceiro: Existem circunstâncias que requerem pessoal de busca e salvamento com treinamento profissional?</p> <p>Essas circunstâncias incluiriam o piloto ter pousado na água, árvores, linhas de energia ou em um penhasco.</p>
--	---

<p>Fourth: Are there too few people available on-site to handle the situation?</p> <p><u>If you answer yes</u> to any of these questions, the person in charge needs to activate Emergency Management System (EMS, 911 or the site-specific emergency phone numbers).</p> <p><u>If you answer no</u> to all of these questions, this is probably a situation that pilots can handle.</p> <p><u>Recovery requiring EMS assistance:</u></p> <p>The person in charge has evaluated the situation and determined that EMS should be called.</p> <p>The person in charge must make the call to EMS, the sooner the better so the pilot will receive proper care.</p> <p><u>A few points about calling EMS:</u></p> <p>When you are calling from a mobile phone, EMS does not automatically know where you are calling from.</p> <p>So, first identify the town and state, then relay any pertinent information.</p> <p>This way EMS will know who they need to send to handle the situation.</p> <p>The person in charge needs to designate a location to meet EMS personnel.</p> <p>Once EMS is on the scene, the person in charge turns over control of the situation to the EMS personnel.</p> <p>The person in charge should also find how pilots can assist EMS and integrate our special situation into their emergency procedures.</p> <p>All rescues should be left for EMS to handle-they constantly train for these situations and know the best way to handle them with minimal input from us.</p>	<p>Quarto: Há poucas pessoas disponíveis no local para lidar com a situação?</p> <p><u>Se você responder sim</u> a qualquer uma dessas perguntas, a pessoa responsável precisa ativar o Sistema dos Bombeiros (193 ou os números de telefone de emergência específicos do local).</p> <p><u>Se você responder não</u> a todas essas perguntas, provavelmente esta é uma situação com a qual os pilotos podem lidar.</p> <p><u>Recuperação que requer assistência 193:</u></p> <p>A pessoa responsável avaliou a situação e determinou que os Bombeiros deveriam ser chamados.</p> <p>O coordenador deve fazer a ligação para os Bombeiros, quanto antes melhor para o piloto receber o devido atendimento.</p> <p><u>Alguns pontos sobre como ligar para os Bombeiros:</u></p> <p>Quando você está ligando de um celular, os Bombeiros não sabem automaticamente de onde você está ligando.</p> <p>Portanto, primeiro identifique a cidade e o estado e, em seguida, transmita todas as informações pertinentes.</p> <p>Dessa forma, os Bombeiros saberão quem eles precisam enviar para lidar com a situação.</p> <p>A pessoa responsável precisa designar um local para atender o pessoal dos Bombeiros.</p> <p>Uma vez que eles estejam no local, o responsável transfere o controle da situação para o pessoal dos Bombeiros.</p> <p>A pessoa responsável também deve descobrir como os pilotos podem ajudar os Bombeiros e integrar nossa situação especial em seus procedimentos de emergência.</p> <p>Todos os resgates devem ser deixados para os Bombeiros lidar - eles treinam constantemente para essas situações e sabem a melhor maneira de lidar com eles com o mínimo de informações nossas.</p>
---	--

<p>The injured pilot's safety is the most important thing here, so don't let your ego get in the way.</p> <p>If search and rescue is required, talk to EMS about the dangers of using a helicopter in the vicinity of gliders.</p> <p>It might be better to use a fixed wing aircraft instead of a helicopter.</p> <p>If a helicopter is required, make certain the helicopter pilots know not to fly over any gliders in the air or on the ground.</p> <p>All gliders on the ground need to be secured or moved when a helicopter is present.</p> <p>When EMS response is not indicated by the four qualifying questions:</p> <p>In a situation that we pilots can handle without EMS assistance, the designated person in charge coordinates recovery, with all pilots assisting as needed.</p> <p>Any searches should be done in teams of at least three pilots.</p> <p>All should have radios and each should be tuned to a different frequency, two radios to the emergency frequencies and the third to the frequency of the injured pilot.</p> <p>Each team should have a GPS and know how to use it.</p> <p>Once you find the pilot you can radio the other rescuers your location.</p> <p>Remember to store and report your GPS coordinates before you enter the woods or difficult terrain.</p> <p>That way you won't need to be rescued.</p> <p>Carry water and a rescue kit.</p> <p>Note the time of the day and weather.</p>	<p>A segurança do piloto ferido é a coisa mais importante aqui, então não deixe seu ego atrapalhar.</p> <p>Se busca e salvamento forem necessários, fale com os Bombeiros sobre os perigos de usar um helicóptero nas proximidades de asas ou paragliders.</p> <p>Talvez seja melhor usar uma aeronave de asa fixa em vez de um helicóptero.</p> <p>Se for necessário um helicóptero, certifique-se de que os pilotos do helicóptero saibam que não devem sobrevoar nenhuma asa delta ou paraplayer no ar ou no solo.</p> <p>Todos as asas ou paragliders no solo precisam ser protegidos ou movidos quando um helicóptero estiver presente.</p> <p>Quando a resposta dos Bombeiros não é indicada pelas quatro perguntas de qualificação:</p> <p>Em uma situação que nós, pilotos, podemos lidar sem a assistência dos Bombeiros, a pessoa responsável designada coordena a recuperação, com todos os pilotos auxiliando conforme necessário.</p> <p>Quaisquer buscas devem ser feitas em equipes de pelo menos três pilotos.</p> <p>Todos devem ter rádios e cada um deve estar sintonizado em uma frequência diferente, dois rádios nas frequências de emergência e o terceiro na frequência do piloto acidentado.</p> <p>Cada equipe deverá ter um GPS e saber utilizá-lo.</p> <p>Depois de encontrar o piloto, você pode transmitir sua localização por rádio aos outros socorristas.</p> <p>Lembre-se de armazenar e relatar suas coordenadas de GPS antes de entrar na floresta ou em terreno difícil.</p> <p>Dessa forma, você não precisará ser resgatado.</p> <p>Leve água e um kit de resgate.</p> <p>Observe a hora do dia e o clima.</p>
---	---

<p>Recovery may take a while.</p> <p>Are you going to need warm clothes, flashlights, or any other special gear?</p> <p>When you find the pilot, administer first aid that you have been trained for.</p> <p>If the pilot is unconscious or you suspect a spinal injury, don't remove the helmet or move the pilot in any way.</p> <p>Remember, EMS can be called at any time when you realize the situation has changed.</p> <p>The person in charge is responsible to document the incident and report it to the regional director.</p> <p>No matter where our members fly throughout the country, standardized emergency procedure should help minimize the risk to them after an incident has occurred.</p> <p>We hope that by standardizing emergency procedures everywhere, it will be easier for pilots to know how to respond, because the procedures will be the same as at your home flying site.</p> <p>We believe that standardized emergency procedures could also be a valuable tool for pilots trying to open a new site.</p> <p>Many landowners of potential sites will require emergency procedures to be in place before they allow flying.</p> <p>Local clubs need to integrate these procedures at their flying sites and we need to get these procedures into the hands of every pilot.</p> <p>Included on the dust cover of this magazine, you will find a credit card-size cut out.</p> <p>This is a flowchart version of the search and rescue portion of the article.</p>	<p>A recuperação pode demorar.</p> <p>Você vai precisar de roupas quentes, lanternas ou qualquer outro equipamento especial?</p> <p>Ao encontrar o piloto, administre os primeiros socorros para os quais você foi treinado.</p> <p>Se o piloto estiver inconsciente ou você suspeitar de uma lesão na coluna, não remova o capacete nem mova o piloto de forma alguma.</p> <p>Lembre-se, os Bombeiros podem ser chamados a qualquer momento quando você perceber que a situação mudou.</p> <p>A pessoa em comando é responsável por documentar o incidente e comunicá-lo ao diretor regional.</p> <p>Não importa onde nossos membros voem em todo o país, a padronização do procedimento de emergência deve ajudar a minimizar o risco para eles após a ocorrência de um incidente.</p> <p>Esperamos que, ao padronizar os procedimentos de emergência em todos os lugares, seja mais fácil para os pilotos saber como responder, porque os procedimentos serão os mesmos de seu local de voo frequente.</p> <p>Acreditamos que os procedimentos de emergência padronizados também podem ser uma ferramenta valiosa para os pilotos que estão tentando abrir um novo local.</p> <p>Muitos proprietários de locais em potencial exigirão procedimentos de emergência antes de permitirem o voo.</p> <p>Os clubes locais precisam integrar esses procedimentos em seus locais de voo e precisamos colocar esses procedimentos nas mãos de todos os pilotos.</p> <p>Incluído nesta publicação, você encontrará um recorte do tamanho de um cartão de crédito.</p> <p>Esta é uma versão do fluxograma da parte de busca e salvamento do artigo.</p>
--	--

<p>This allows every member to have a copy of these standardized procedures with them to refer to in case of an emergency.</p> <p>All this information in outline form, along with the credit card-size flowchart, is available on the USHPA Web site.</p> <p>USHPA is also planning on mailing the credit card-size flowchart with membership renewals.</p> <p>Now when an incident occurs, you and everybody you're flying with will know the best way to handle the situation and minimize the risk to everyone involved.</p>	<p>Isso permite que cada membro tenha uma cópia desses procedimentos padronizados para consultar em caso de emergência.</p> <p>Todas essas informações resumidas, juntamente com o fluxograma do tamanho de um cartão de crédito, estão disponíveis no site da USHPA.</p> <p>A USHPA também está planejando enviar o fluxograma do tamanho de um cartão de crédito com as renovações de associação.</p> <p>Agora, quando ocorrer um incidente, você e todos com quem estiver voando saberão a melhor maneira de lidar com a situação e minimizar o risco para todos os envolvidos.</p>
--	--

EMERGENCY PROCEDURES

Upon Recognition of INCIDENT:

ALL PILOTS tune their radios to Emergency Frequencies (151.625 OR 146.520) and **CHECK IN.**

A. ONE PERSON takes charge of the incident.

B. ANSWER 4 Questions:

- 1) Is there going to be a delay of more than 5 minutes to make contact with pilot?
- 2) Is pilot injured requiring medical attention?
- 3) Is search and/or rescue required? (Tree landing, water or power lines).
- 4) Are there too few pilots available to handle the situation.

IF YES TO ANY: ACTIVATE EMS: CALL 911

C. PERSON IN CHARGE MEETS EMS at designated location. How we can assist them and integrate our special skills into their procedures?

D. INFORM ALL PILOTS HOW THEY CAN ASSIST EMS.

IF NO TO ALL
(see other side of card)

EMERGENCY PROCEDURES

IF NO TO ALL:

A. Person in charge coordinates non-EMS recovery.

B. Search teams composed of at least 3 person.
 * One of three should be trained in first aid.
 * All should have radios and monitor emergency frequencies and injured pilot frequency.

C. Each group should have a GPS and know how to use it.

D. Each search team carries rescue kit containing:
 * Rescue Ropes
 * First Aid Kit
 * Flashlight & Compass
 * Water

REMEMBER: EMS CAN BE CALLED AT ANY TIME AS YOU REALIZE THEY ARE NEEDED.

PERSON IN CHARGE RESPONSIBLE FOR COMPLETE DOCUMENTATION AND INCIDENT REPORT TO REGIONAL DIRECTOR.

PROCEDIMENTOS DE EMERGÊNCIA	PROCEDIMENTOS DE EMERGÊNCIA
<p><u>APÓS O RECONHECIMENTO DO INCIDENTE</u> TODOS OS PILOTOS mudem suas frequências de radio para Frequências de Emergência Local, e faça teste.</p> <p>A. Uma Pessoa tome a frente como coordenador do resgate.</p> <p>B. Responda 4 questões:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Terá um atraso maior que 5 minutos para contactar o piloto acidentado? 2. O piloto está machucado ou necessita assistência médica? 3. Será necessária ajuda dos Bombeiros (linhas de alta tensão, pouso em árvores ou na água)? 4. Existem poucas pessoas que podem ajudar a dar esta assistência? <p>RESPOSTA <i>SIM</i> PARA QUALQUER PERGUNTA: ATIVE OS BOMBEIROS, CHAME 193.</p> <p>C. PESSOA ENCARREGADA ENCONTRA BOMBEIROS na localização designada. Como podemos ajudar o resgate e integrar nossos conhecimentos especiais nos procedimentos deles?</p> <p>D. INFORME AOS PILOTOS COMO PODEMOS AJUDAR OS BOMBEIROS.</p> <p>SE <i>NÃO</i> PARA TUDO (veja o outro lado do cartão)</p>	<p><u>NÃO NECESSÁRIO BOMBEIROS</u></p> <p>A. Uma Pessoa tome a frente como coordenador do resgate.</p> <p>B. Times de resgate com no mínimo 3 pessoas. *Uma das três deve ter curso de primeiros socorros. **Todas devem estar com rádios carregados, com as frequências de emergência monitoradas e com a frequência do piloto acidentado</p> <p>C. Cada grupo deve ter GPS e saber como utilizá-lo.</p> <p>D. Cada time de resgate deve ter um Kit contendo: *Cordas para resgate, *Kit de primeiros socorros, *Lanternas e bússolas, *Água e algum energético</p> <p>LEMBRE-SE: OS BOMBEIROS PODEM SER CHAMADOS A QUALQUER MOMENTO CASO SEJA NECESSÁRIO.</p> <p>A PESSOA QUE CORDENA DEVE SER RESPONSÁVEL PARA GERAR INFORMAÇÃO NECESSÁRIA E UM RELATO DO INCIDENTE AS AUTORIDADES COMPETENTES.</p>