

NOVEDAD

Javier Valdes en Orduña.

Parapente

JESUS LLANOS

A CABABA de «tomar» en la playa y mientras ple-gaba mi mantel se me acercó el curioso de turno. —Oye, ¿por dónde ha pasado el avión del que te has tirado?

Mi sorpresa fue tal que lo único que pude hacer fue reírme de buena gana. Cuando mi interlocutor estaba a punto de pasar de la sorpresa a la indignación logré recuperarme lo suficiente como para explicarle que había despegado del acantilado media hora antes y que, harto de dar vueltas, había decidido bajar a darme un baño.

Su expresión cambió de nuevo, esta vez a la de de incredulidad y se alejó contrariado, después de mascullar algo semejante a una despedida.

Obviamente aquel desocupado bañista no tenía ni idea de que aquel ovni caído del cielo era un parapente.



Aterrizaje en la playa.

Foto: Santiago Yaniz.

¿Qué es el parapente?

El parapente nació en el Alto Delfinado (Alpes franceses) en 1978 y se popularizó hace unos tres años y aquí se ha ido introduciendo poco a poco gracias al empeño de algunos entusiastas. Sin embargo, últimamente ha experimentado un gran auge debido a que las escuelas de vuelo libre han visto la posibilidad de ampliar su alumnado entre los montañeros-alpinistas, y demás gente de mal vivir, a través del parapente (fig. 1).

Físicamente el parapente es del estilo de los paracaídas acrobáticos convencionales de los que difiere por su menor peso y resistencia, debido a lo cual un parapente no puede ser utilizado para saltos de avión puesto que difícilmente soportaría el impacto de la apertura.

En principio el parapente es una herramienta excepcional para el alpinista, posibilitando descensos rápidos y seguros de las montañas más comprometidas. No obstante, tiene limitaciones muy serias en función de sus características técnicas, de las que debemos ser muy conscientes antes de plantearnos su utilización en montaña.

Características técnicas

Peso: 3-5 kg.			
	MAX.	MÍN.	CRUCERO
V.H.	40 km/h	0 km/h	25 km/h
V.V.	20 km/h	7 km/h	8 km/h

Coefficiente de planeo L/D: 2-4, según modelo y peso del piloto.

Elementos

El ala de parapente, al igual que cualquier otro chisme volador, cuenta con sis-

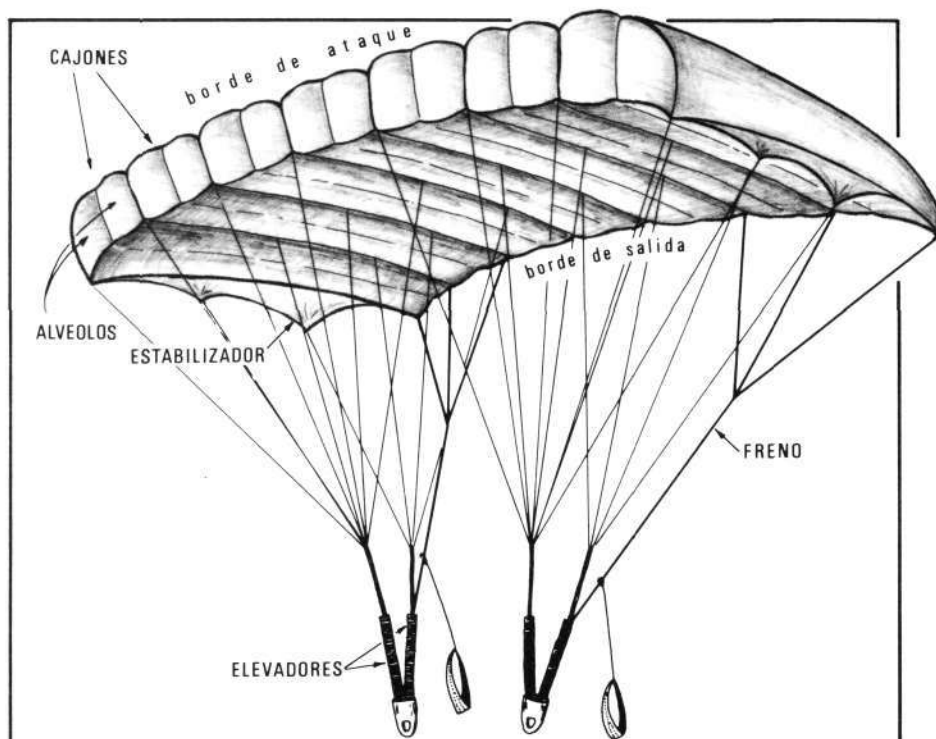


Fig. 1

PARAPENTE

desde el 78

J. Gamero

temas de control que permiten dirigir su desplazamiento en cualquiera de los tres ejes.

Los sistemas de control se pueden agrupar en tres: elevadores delanteros, traseros y frenos.

Los elevadores son las cuatro cintas en las que acaban por agruparse todas las cuerdas menores que unen al piloto con las velas. No son propiamente elementos

de control pero pueden ser utilizados como tales, puesto que al tirar de unos u otros variamos el reparto del peso, modificando el comportamiento aerodinámico de la vela.

Tirando de los delanteros se consigue que el peso del piloto sea soportado por la parte delantera de la vela con lo cual ésta se inclina hacia adelante y «pica», aumentando su velocidad, tanto horizontal como vertical. Así se consigue penetrar en vientos fuertes, a costa de una pérdida de altura importante.

Al tirar de los traseros el efecto es justo el inverso; la parte trasera de la vela descendiendo, disminuyendo su velocidad y aumentando el coeficiente de planeo.

No debe correrse el riesgo de tirar demasiado de los elevadores puesto que podemos hacer que el parapente entre en pérdida, es decir, que resulte una disminución brusca de la sustentación, debida a una interrupción del fluido laminar sobre el plano superior (extrados) del ala (fig. 2.)

Los elevadores también se pueden utilizar para el control lateral. Tirando de los de un solo lado se consigue que el ala gire hacia el mismo.

Los frenos son los elementos de control propiamente dichos y funcionan haciendo descender el extremo lateral de los bordes de salida con lo que aumenta la resistencia

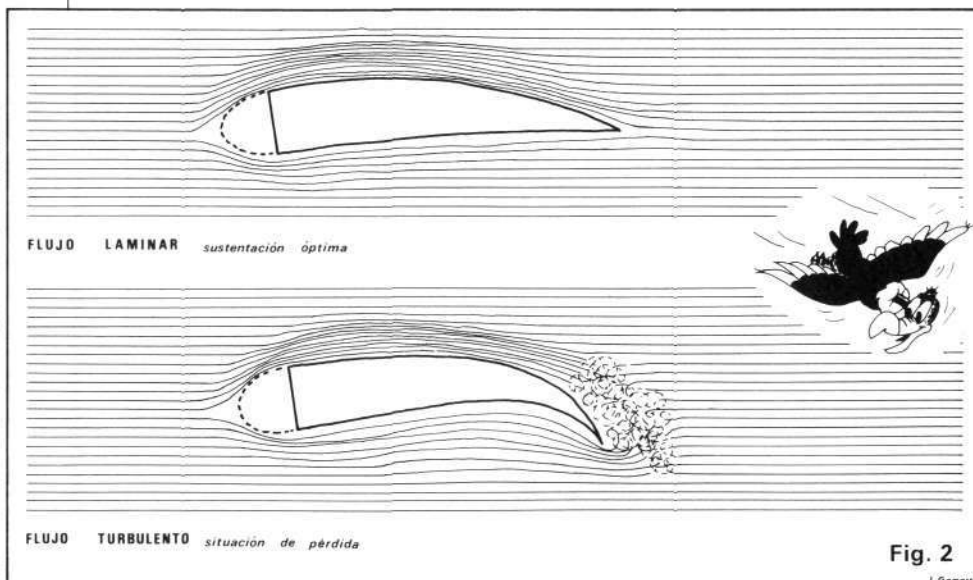


Fig. 2

J. Gamero

al aire consiguiendo que el parapente gire mediante un mecanismo análogo al de los vehículos oruga, o bien que vuele más despacio, tirando de ambos simultáneamente.



Funcionamiento

En el parapente la vela, a diferencia del paracaidismo convencional, se infla y se coloca en su posición correcta antes de iniciar el vuelo.

La dificultad de la maniobra de inflado varía enormemente en función del tipo de ala y de las condiciones del aire.

Con vientos flojos el inflado se consigue corriendo, para lo que se necesita un mínimo de 10 metros.

Con vientos de 5 a 30 km/hora la maniobra se simplifica no haciendo falta dar ni un solo paso.

Con vientos entre 30 y 40 km/hora no se debe volar en montaña. En escuela y contando con la ayuda de 2 ó 3 voluntarios se puede intentar el inflado, prestando especial atención a no ser arrastrado por el viento.

Una vez que la campana está inflada y estable en posición de vuelo, el despegue se consigue fácilmente dando una pequeña carrera. La violencia de la misma depende de la intensidad del viento y de la inclinación de la pendiente; en condiciones óptimas se reduce a un solo paso.

Ya en el aire viene la fase más relajada, el vuelo en sí. Realmente hay poco que hacer salvo alucinar un rato, relajarse todo lo que uno pueda e ir enfilando el aterrizaje.

Para aterrizar bastan una veintena de metros de terreno despejado; se puede elegir entre una amplia gama de posibilidades, carreteras, vertederos...

Seguridad

El vuelo en parapente es una actividad mucho más segura de lo que parece a pri-

mera vista. Por diseño, el parapente es una aeronave muy poco susceptible de ser estrellada por un piloto manazas; de hecho, en condiciones de aire óptimas, lo verdaderamente difícil es conseguir hacerse daño.

Sin embargo, también es un hecho que el porcentaje de accidentes es inquietante. La causa hay que buscarla en el desconocimiento de materias tales como la aerología o la meteorología de que adolecen muchos «parapenteros».

Volar consiste, sencillamente, en introducirse en un fluido (el aire) en cuyo seno se está atrapado hasta el momento del aterrizaje. Si un piloto es lo suficientemente ignorante como para meterse con su ala en un aire tan revuelto que anule las propiedades aerodinámicas de la misma, las consecuencias serán, muy posiblemente, fatales.

De ahí que sea fundamental aprender a estimar a priori las condiciones del aire, puesto que, una vez dentro del mismo, poco se puede hacer para enmendar un error de apreciación.

Otro punto importante en lo tocante a seguridad son los despegues. Si el viento es fuerte puede ocurrir que el ala no logre penetrar en el aire y «rebote», arrastrando al piloto. Con vientos flojos, si el piloto se cuelga del arnés cuando el ala no tiene la sustentación suficiente termina dando con sus huesos por tierra.

Los accidentes en el aterrizaje están provocados por maniobras tardías, que hacen que la descendencia aumente bruscamente demasiado cerca del suelo, como para evitar el «porrizaje».

En cualquier caso la única garantía válida para volar seguro es pasar por una escuela de vuelo competente cuyo profesorado tenga muchas horas de vuelo.



Javier Valdes volando sobre Orduña.