

# Profundizando en los Giros Bajos...

Extraído de la revista: Skydiving nº198

Autor: Scott Miller (Instructor AFF y Tandem, cámara y piloto de pruebas Performace Desings)

## Profundizando en los Giros Bajos

"Lo que todo paracaidista debería saber"

"Yo soy muy conservador con la campana, nunca hago **giros bajos**"

Seguramente has oído esto antes y quizá incluso lo hayas dicho tú mismo.

Posiblemente pienses que la mayoría de **los** que sufren accidentes producidos por **giros bajos** son **los** típicos "pirados" haciendo aproximaciones radicales con velámenes pequeñísimos. Sin embargo muchas veces no es así.

Imagínate esta situación: estás terminando un salto "perfecto," te estás aproximando a la zona de aterrizaje viento **en** contra, a unos 30 m. del suelo y ya te ves posándote suavemente donde habías elegido. De pronto, algo te llama la atención por el rabillo del ojo, y por tu izquierda ves otra campana a tu misma altura, demasiado cerca, y apuntando al mismo punto que tú **en** el suelo. El no te ha visto y lo siguiente es una "piña". Instintivamente, tiras del comando derecho para evitar la colisión. Efectivamente te quitas de **en** medio, pero ahora tu velamen está **en** un picada hacia el suelo que apenas te da tiempo de darte cuenta, antes de dártela. Lo siguiente es alguien gritándote: "¿Me oyes? ¡No te muevas!" y de fondo: "¡Que alguien llame la ambulancia!"

¿Dramático? Pues como ésta hay docenas de historias reales. De accidentes, no bajo campanitas elípticas, sino cualquiera tratando de esquivar algún obstáculo o simplemente enfrentándose al viento a última hora.

Es fácil advertir a la gente del peligro que entrañan **los giros bajos**, se pueden incluso prohibir, pero es obvio que esto no resuelve el problema. Está claro que lo ideal es mantenerse lejos de obstáculos y de otros velámenes, y tener claro el tráfico de aproximación de antemano, pero esto no quita que aprendamos a reaccionar correctamente ante un imprevisto. No se trata de decir NO a **los giros bajos**, hay que tenerlos **en** cuenta como lo que son, una maniobra que todo paracaidista debería saber hacer con seguridad.

Diferenciamos **giros bajos** de **giros** "radicales"

Antes de seguir, deberíamos tener claro esta diferencia. Se viene entendiendo por giro radical, al que se hace intencionadamente, ya sea con un mando o con una banda frontal, para adquirir velocidad extra justo antes de la toma de tierra. El paracaidista sale despedido de debajo de la campana, que va **en** picada hacia el suelo, y vuelve a estar debajo de ésta al recuperar la horizontalidad.

Si la altura y el régimen de descenso están bien calculados, esta velocidad extra nos da más sustentación y nos permite "swooppear" la zona de aterrizaje unos segundos antes de tocar el suelo.

Cuando alguien, de improviso, trata de evitar un obstáculo o enfrentarse al viento, sin esa velocidad extra, la campana reacciona de manera muy parecida, pero normalmente no le va a dar tiempo a "recuperar" antes de llegar al suelo. **En** ocasiones incluso, ha tocado el suelo antes el borde de ataque que el paracaidista.

Ahora imagina que puedes hacer un giro mucho más plano, sin perder tanta altura ni ganar tanta velocidad, permitiéndote tomar casi tan suave como habías previsto.

"**Giros** Planos", tan posibles como útiles para estas situaciones. Desgraciadamente a la mayoría nunca se les ha enseñado a hacerlos. De hecho, muchos instructores enseñan precisamente a no volar de esta forma.

Fobia a volar despacio

**Los** alumnos muchas veces tienen la tendencia a mantener **los** mandos a la altura de las orejas o más bajo, **en** vez de dejar al velamen volar, especialmente **en** la aproximación final. Como consecuencia, **los** instructores estamos continuamente insistiéndole que la dejen volar.

También hay quien le tiene respeto a girar bruscamente (arriba), con lo que también se les insiste **en** que tiren del mando hasta abajo sin miedo para que se familiaricen. Así que, enseñarle a volar a medio freno, y a girar controladamente parece contraproducente para su aprendizaje.

Después de unos pocos saltos, van descubriendo que hacer **giros** con todo el mando y enroscarse no solo contenta al instructor, sino que además es muy divertido. También descubren que levantando **los** mandos del todo, las tomas mejoran. Lo malo es que casi nunca pasamos de ahí. Dedicamos poco o nada de tiempo a volar a medio freno, y **en** general, ignoramos una gran parte del margen de maniobra de un velamen. Lo que nos limita bastante a la hora de reaccionar ante un imprevisto.

Régimen de vuelo lento

Si dedicamos algún tiempo, de vez **en** cuando, a volar frenados, descubriremos un margen de maniobra que muchos ni siquiera saben que existe. Y que **en** un momento dado te puede sacar de algún apuro.

Aquí tenéis algunos ejercicios que te ayudarán a mejorar la confianza y habilidad **en** ampliar el margen de posibilidades que se le puede sacar al velamen:

- Empecemos por bajar **los** mandos a la altura del pecho ("Medio freno").

Tu velocidad horizontal descenderá y también la vertical. Prueba a girar tirando un poco más de un mando, soltando un poco de un mando o haciendo un poco de las dos cosas a la vez. Observa como la campana gira, pero prácticamente no pica hacia abajo. De hecho, caerá menos girando así que volando **en** línea recta con **los** mandos arriba. Es posible hacer **giros** de 90° e incluso 180° perdiendo muy poquita altura.

- Llevemos **los** mandos a la cintura ("¾ de freno").

Ahora podremos girar aún más rápido sin picar, **en** este caso es mejor soltar un poco de un lado que tirar del otro, dado que volamos más cerca de la pérdida.

- Si nunca has metido tu campana **en** "pérdida", practica hacerlo antes de nada.

Desde **los** ¾ de freno sigue bajando **los** mandos despacio y por igual. La campana frenará y oscilará hacia atrás. Al dejar de sustentar, notarás que te caes. Si sigues manteniendo **los** frenos abajo, la campana se desinflará y volará hacia atrás. **Los** lados probablemente se doblen hacia atrás formando una "U". No te alarmes, la sensación puede ser un poco desagradable al principio, pero te ayudará a reconocer el comportamiento de una pérdida.

Para sacarla, sube un poco **los** mandos por igual. Si **los** subes muy rápido o desigualmente, la campana puede salir disparada hacia delante o girar. Quizá se te cierre alguna celda de **los** extremos, trátalo igual que después de una apertura.

Si te parece mucho, prueba primero a provocar la pérdida con las bandas traseras. Normalmente son bastante más dóciles. Simplemente tirando despacio de ellas, y soltando luego despacio para sacarla.

Lo importante es reconocer cuando está a punto de entrar **en** pérdida. Para evitarlas estando **bajos**. Por supuesto que, todo esto, se debe practicar alto y sin descuidar las otras campanas.

- Una vez le vayas "tomando la mano", quizá lo quieras practicar más bajo, o incluso hacer todo el tráfico final a medio freno.

Pero siempre, claro está, que tengas claro como va a reaccionar tu campana. Lo más importante será evitar a toda costa acercarse demasiado a la pérdida, y no estorbar a otros que estén aterrizando también.

Si tu campana es, tirando a pequeña, seguramente querrás dejar un margen para volver a subir **los** mandos antes del "flare". Hazlo siempre progresivo y controlando las reacciones, y asegúrate de hacerlo con tiempo suficiente (al menos 10 segundos antes de frenar). Evita siempre movimientos bruscos o titubeantes, y está preparado para hacer una "rodada" si hiciera falta.

Se puede aterrizar un paracaídas a medio freno, (sin soltar antes del "flare") pero a menos que hagas un "flare" perfecto, la toma puede que no sea tan suave como para quedarse de pié.

Recuerda que frenar demasiado alto aumenta mucho el riesgo de pérdida. Alguna vez, sin embargo, es buena idea practicar una toma a medio freno, pues si alguna vez lo tienes que hacer como emergencia, quizás no tengas tiempo de volver a soltar y frenar. Pero sin duda estaremos mucho más preparados para salvar una mala situación si hemos practicado esto alguna vez y conocemos **los** límites de nuestra campana y como acercarnos más a ellos con seguridad, **en** lugar de "clavarnos" por un titubeo.

Estas técnicas básicas son, **en** cualquier caso, eso: básicas. Y tan importante para **los** alumnos como el aterrizar bien de pié.

Lo mejor para aprenderlas es una campana grande y dócil. Sin embargo, hoy **en** día, muchos principiantes se

compran campanas mucho más “cargadas.”

Básicamente, las campanas pequeñas necesitan más velocidad para sustentarte, y tendrá mayor tasa de caída, incluso frenadas. Tomar con ellas a medio freno puede no ser muy cómodo, pues requerirá una frenada mucho más precisa, que llevaría cientos de saltos perfeccionar. Por ello, estas campanas quitan las ganas de practicar esto, siendo precisamente las que más lo necesitan. Una campana pequeña, puede entrar antes **en** pérdida avisándolo con menos claridad, perderá altura mucho más rápido **en** un giro, y **en** definitiva las consecuencias de un error pueden ser mayores.

### **Conclusiones:**

Usemos la campana que usemos, no debemos olvidar la importancia de conocer todo su margen de mando y maniobra, así como sus reacciones a distintos regímenes de velocidad y acciones por nuestra parte.

Nos deberíamos sentir cómodos y seguros tanto al borde de la pérdida como **en** un rápido giro de banda. Demasiadas veces alguien sale ileso “por un pelo” de un mal aterrizaje diciendo: “Que suerte que tuve que no me hice nada”. La suerte está muy bien para jugar al póker. Pero, si queremos tener cierta seguridad **en** las tomas de tierra y la posibilidad de improvisar una solución a alguno de esos imprevistos que alguna vez surge, aprender a manejar la parte “desconocida” del comportamiento de nuestra campana es lo único que nos va a poner un par de ases **en** la manga, precisamente, cuando la suerte parece no estar a nuestro lado.

**Esto lo tendríamos que aprender de memoria, y aplicarlo siempre.**

**- skydiveXtreme -**