

## **BAJO EL ARCOIRIS: MI DESCUBRIMIENTO DEL PARAPENTE**

Todo lo cerca que puedes estar de volar sin alas

Por Richard Bach

Asomándome a una escarpada ladera a 80 kilómetros del aeropuerto, habiéndome atado bien sujeto a "nada", me autoconvencí de que así ya estaba listo para volar.

Cuarenta años vinieron a mí como en un relámpago. Ahí estaba yo, con catorce años, en el tejado del garaje de casa, con una sábana atada con cuerdas a brazos y cinturón, y dispuesto a saltar; por primera vez en mi vida, me encontré con una valoración aeronáutica cara a cara.

Me desaté las cuerdas, bajé por la escalera, coloqué de nuevo la sábana en mi cama y nunca le dije a nadie la estupidez que estuve a punto de hacer. Ahora, sin embargo, no estaba a cuatro metros del suelo de hierba... ese suelo estaba ahora a 550 metros, con rocas en el fondo, puntiagudas, como afilados dientes esperando en las mandíbulas de Saddle Mountain, Washington, hambrienta por comerse a un loco.

¿Es esto -me pregunté- lo que siente un suicida? ¿Qué ha pasado con la "valoración aeronáutica"? Toda mi vida he sido un volador, no un loco... Tres pasos, corro a tope, corro como si quisiera morir, ahora, hacia el borde del precipicio.

El gigantesco trapo detrás de mí, eso sin estructura hecho de colorido nylon, en vez de arrastrarse arrugado precipicio abajo, con ruido explosivo se fue al aire por encima de mi cabeza, como un escudo hecho de un curvo arcoiris, como un sueño entre yo y la locura. En vez de morir, volé.

"¡Aaaaa-haaaay!", dije a la montaña, a los dientes que me esperaban, al cielo. Las rocas escucharon. "¡Eh!", respondieron con un eco, "¡No eres un suicida! ¡Eres un piloto de parapente!"

Cada vez con mayor frecuencia, las montañas, colinas y acantilados americanos repiten los ecos de los gritos de los pilotos al despegar en este novedoso deporte de vuelo. Unas 50.000 personas vuelan en estos brillantes toldos en Europa, y unos 15.000 en Japón.

¿Cuántos en USA? Unos 3.000, puede que unos 4.000 con los que vuelan fuera. Unas semanas después de mi aventura en Saddle Mountain, conseguí la certificación de la American Paragliding Association de piloto Clase I, con el número 1005 de la lista. Prácticamente un pionero. ¿Por qué tan pocos en un país que arrasa en las estadísticas de prácticamente todas las otras disciplinas aeronáuticas?

Eso me deja atónito. La única respuesta lógica que encuentro es que los voladores norteamericanos nunca han oído hablar del parapente.

Los entresijos del uso del ingenio son muy simples, se aprenden en un día. Desde luego que un error muy grave, como con cualquier otra forma de volar, se paga con la muerte, pero ¿En qué otra modalidad de vuelo un aprendiz puede volar solo con seguridad después de una hora de clase?

- 1.- Abrir la mochila y desplegar la vela en la zona de despegue, con la parte inferior hacia arriba.
- 2.- Colocarse la silla, girarse y enfrentarse al viento.
- 3.- Comprobar que los suspentes están sin líos, las bandas traseras sobre los antebrazos, las bandas delanteras y los puños de freno en las manos.
- 4.- Correr colina abajo cuatro o cinco pasos o hasta que los pies abandonen el suelo.
- 5.- El freno izquierdo hace girar el ala a la izquierda, el derecho a la derecha, ambos frenos hacia arriba para ir mas rápido, los dos hacia abajo para ralentizar y parar.
- 6.- Después de aterrizar, meter la vela en la mochila, y andar o conducir hasta la cima de la colina.
- 7.- Repetir los pasos 1 a 6 durante el resto de la jornada.

Después de todo lo que he volado, estos pasos son lo mas cercano al magnetismo que me llevó al principio al techo del garaje, y después a volar aviones: El parapente es lo mas cercano a volar sin alas, es lo mas parecido a una experiencia extracorpórea.

Un parapente es un paracaídas de diez metros sin avión de donde saltar, sin caída libre, sin dudas sobre si después del salto, ese nylon se querrá abrir hoy.

-Es un ala que puede planear, que puede subirnos como un ascensor así como posarnos suavemente en las tranquilas mañanas.

-Es un velero de bajo rendimiento sin pista de aeropuerto, ni avión de remonte.

-Es un ala delta de despegue a pie, sin varillas, mástiles, cables de acero o barras.

-Es un ultraligero sin cabina, alas, fuselaje, carenado, ruedas o estruendo de dos tiempos.

-Es un helicóptero al aire, sin partes móviles.

-Es un globo dirigible sin llamas ni rugidos de dragón.

-Es un aeroplano de vuelo visual de 15 kilos que se mete en una mochila y entra en un coche y te queda sitio para mas cosas.

No hay ruidos, no hay humos, no hay pistas de aterrizaje, no hay daño al planeta. Un parapente sólo deja unas huellas de pisadas montaña arriba, y

nada que baje, salvo una alargada y lenta pincelada en el aire, de color a elección del dueño. Un aterrizaje perfecto impacta en la tierra con mas ligereza que un paso.

Una tarde de Septiembre, con un viento laminar de 25 Km/h en una colina cerca de Ellensburg Washington, Meter Buck y yo interrogamos a nuestro instructor, Mike Eberle de North American Paragliding, Inc.: "¿Cómo puedes estar de pie con ese viento y hacer volar el ala tan fácilmente, como hechizada encima de tu cabeza?"

"Presión, chicos" -nos dijo- "No tienes que luchar contra la vela; los frenos no están ahí para remolcarla ni arrastrarla por todos lados; ellos te transmiten la presión. Después de practicar, incluso, dejas de pensar, simplemente lo sientes, algo como esto..."

Mientras hablaba, Eberle frenó hasta la altura de sus hombros y ascendió; su cuerpo se elevó a metro y medio de altura. Nuestras cabezas le siguieron hacia arriba, con los picos abiertos, polluelos hambrientos de saber...

"Cuando el viento es correcto," -dijo- "te puedes desplazar adelante y atrás..."

Observábamos mientras flotaba hacia nuestra izquierda mientras hablaba con nosotros como si estuviéramos sentados en clase. Un toque de freno, y se deslizó cinco metros a la derecha, hasta casi tocar el suelo, con las briznas de hierba cepillándole los laterales de las botas. "Lo llamo baile en la ladera".

Es así como se siente un estudiante Zen -me dije,- cuando el maestro levita...

Pareció que perdía el interés por nosotros; nuestro instructor se alejó silenciosamente, 10 metros, 30, 50... entonces volvió inclinándose a gran velocidad, nunca a mas de un metro de altura, siguiendo el contorno de la ladera.

Aminoró la velocidad y se detuvo, se hundió hasta que se sentó en el suelo, todo mientras la vela estaba sobre su cabeza como un gran cóndor. Ni un sonido, salvo el rumor del viento a través de los suspentes de Dyneema, y algún ocasional susurro de la vela al flexionarse. Ascendió una vez mas, derivó lejos, ladera abajo, hasta que solo pudimos ver la parte superior de su vela, colores de fuego contra la verde hierba.

"No sé, Pete," -dije- "¿Crees que algún día aprenderemos esto?"

"Ni hablar" -dijo mi anonadado amigo- "No hasta que hayamos practicado tanto como él."

Después de un rato, la vela giró y flotó de nuevo pendiente arriba, y aquí estaba de nuevo nuestro instructor, deambulando por encima del nivel de nuestros ojos.

"Práctica," -dijo, como si nos hubiera estado escuchando- "y el viento correcto también."

Liberó la presión de los frenos, levemente, y se posó de pie en el suelo de nuevo. Entonces, abruptamente, giró sobre sí mismo y tiró de las bandas traseras, cambiando la vela en décimas de segundo de una grácil ala a una especie de crujiendo charco de brillante nylon.

"Ahora probad."

Es fácil de imaginar en un día tranquilo: Esto es un deporte tan fácil, que puedo leerme el libro y aprenderlo yo solo. Es posible, pero no necesariamente cierto. La seguridad en la aviación tiene sus clichés sobre "doctorados en golpes de suerte"; el parapente tiene otro en pilotos de ala delta, paracaidistas, pilotos de ultraligero o avioneta convencidos de que no necesitan formación para volar algo tan simple como un ala inflable.

Mal cliché.

Pérdidas y barrenas, esas "maniobras de libro de texto" de los aeroplanos convencionales, no son tan básicas para el parapente; son maniobras avanzadas, mas cercanas a los loopings y barrenas planas en una Cessna 150 que a las maniobras básicas. Un piloto de pruebas de parapente me dijo una vez que realmente no hay una razón práctica para centrifugar una barrena en un parapente. Observando barrenas centrifugadas en video, es fácil estar de acuerdo con él.

Los estudiantes de parapente practican plegadas del ala, desde pequeños pliegues de los extremos del ala, hasta "orejas", en las que el piloto cambia la forma del ala, de recta a "recortada" en los extremos, en pleno vuelo. Incluso algunos acróbatas colapsan el centro de la vela, haciendo que los extremos se aproximen y se unan sobre la cabeza adoptando la forma de una herradura, cambiando la estructura hasta prácticamente la de un paracaídas, hundiéndose en el aire casi verticalmente.

En su faceta de tranquilidad y serenidad, el parapente es sin duda un deporte relajante de primer orden. Despega en días de calma, o con vientos de 10 a 20 Km/h, y tendrás garantizada la pausada y dulce aventura que es la esencia del deporte. Despega con vientos de más de 30, o despega en un rotor a sotavento de una montaña, y estarás encendiendo la mecha de una explosiva lección de aprendizaje...

"Nos hacen la misma pregunta cotidianamente," -comenta Rob Kells- "¿Es seguro esto?" Porque todo el mundo ha oído hablar de gente que ha muerto volando, ya sea en aviación comercial o en ultraligeros. El parapente no es que sea seguro o peligroso, es que es las dos cosas. Queda a tu elección el nivel de peligro o seguridad entre esos dos extremos.

"La única forma que veo de que alguien practique parapente con un razonable margen de seguridad es que tenga equipo adecuado, buena formación, y entonces que vuele en condiciones acordes con su nivel de pilotaje. Mientras se respeten esas tres cosas, se podrá volar todos los días hasta los cien años, y se volará bien."

En los viejos tiempos de la aviación se hablaba de mantener el morro bajo; el piloto moderno de vuelo instrumental recuerda que hay que mantener "la parte brillante hacia arriba". La máxima del piloto de parapente es mantener el ala sobre la cabeza, ya que es mucho más difícil planear si has caído sobre ella por tenerla debajo... Mi vela está diseñada para evitar ángulos de cabeceo mayores de 30°, y banqueos de más de 45°; para conservar la homologación, debe de pasar una revisión anual en fábrica. Para vuelos de más de 30 metros de altura, está generalizado el llevar un paracaídas de emergencia, que incluso es obligatorio en algunos países.

Para aprender a practicar parapente, necesitas un instructor, una vela y una pendiente suave de 30 metros de altura orientada al viento. Todo esto usualmente viene en un pack, en precios variables entre 50\$ y 500\$ por un fin de semana.

Todavía hay pocas escuelas e instructores en este incipiente deporte. Hay más al Oeste que al Este, y el curso puede requerir ir a una escuela a cientos de kilómetros de distancia.

No es muy frecuente en la aviación convencional el hecho de que instructores y alumnos vayan juntos a volar por diversión o después de acabar el curso. En parapente esto ocurre muchísimo.

#### *Apuntes de un día de vuelo:*

Hoy hago mi primer vuelo alto, 150 metros de desnivel. ¿Cómo es que nunca me había dado cuenta? ¡150 metros es mucha altura!

Mis compañeros de curso no son los chavalines de paracaidismo radical que yo me esperaba. La mayoría son gente de negocios, con edades comprendidas entre veintitantos hasta bien entrados los cuarenta, con sueldos medios. Dicen que no tienen tiempo para aprender a volar en avioneta.

Exceptuando un pequeño rumor de viento a través de los suspentes, la vela es tan silenciosa como un globo de helio: Puedes hablar con la gente que hay en tierra mientras vuelas, o incluso oír lejanos ladridos de perro, por ejemplo.

Hace falta valor, mientras estás a 50 metros del suelo, para deslizarte fuera de la silla y quedarte colgando por las cintas de las piernas bajo la vela. Miro hacia el suelo cuando hago esto aunque me asusta un poco, viendo las copas de los árboles girando ahí abajo.

¡Cómo estoy empezando a confiar en ese gran arcoiris que está sobre mi cabeza! ¿Tendrán alma los parapentes, tal como la tienen los aviones?

Estoy haciendo algunos descensos bastante bien; algunas veces, golpeando un poco la tabla de la silla a 20 por hora contra la hierba, o algún revolcón colina abajo. Sí, todavía soy "El Capitán Polluelo"... pero creo que estoy empezando a descubrir que el "baile en la ladera" no es peligroso...

Creía que me iba a librar por centímetros, pero hoy al final acabé volando a través de la parte superior de unos cactus de metro y medio, de esos que tienen como orejones planos y espinas largas. El encuentro fue mas sorprendente que doloroso pero las espinas eran puntiagudas... algunas se hundieron en la malla de nylon y llegaron a clavarse en la madera de la silla.

¿Fue esto un aviso? No estoy seguro... es complicado asustarse cuando te ríes a carcajadas en pleno vuelo.

Prácticamente cada vez que vuelo, alguien ve un parapente por primera vez. Me abordan con preguntas, me dicen que qué se siente, que dónde pueden aprender.

Los pilotos de parapente, como los pilotos de avión comparten dos estados mentales mayoritarios: El amor por el vuelo y el miedo a las alturas. Lo primero siempre supera a lo segundo, pero siempre aparecen momentos de adrenalina en los que aparece esa vocecita interior tan familiar: "¿Qué estoy haciendo aquí?" La respuesta es lo que hace este deporte tan curiosamente divertido.

Hoy un conejo ha saltado de pronto de su escondite mientras yo pasaba por encima, salió disparado como unos veinte metros a tope de velocidad, vio que yo no era un depredador devoraconejos, se paró y calmó su corazoncillo.

Otro miró hacia arriba como extrañado mientras yo le sobrevolaba, y me siguió con la cabeza: "El año pasado eran mountain bikes, ahora van colgando de arcoiris..."

*No todos los apuntes de mi diario son tan placenteros... el parapente también tiene sus disgustos y contratiempos:*

¡Qué mala suerte que hayas conducido hoy cientos de kilómetros para venir aquí! Tendrías que haber venido ayer...  
...cuando el viento no estaba tan fuerte...  
...cuando no estaba tan flojo...  
...cuando no estaba soplando al revés...  
...cuando las ascendencias eran tan suaves que incluso los alumnos estuvieron volando hora y media...  
...cuando no estaba lloviendo, ni nevando, ni granizando así...

Los pilotos entraditos en años como yo, nos quejamos y protestamos cuando no hay en el aterrizaje una limusina blanca esperándonos para llevarnos de nuevo al despegue. Como creo que eso de subir montañas andando es una especie de retorno a la forma física que teníamos con quince años, yo por lo menos no me avergüenzo de hacer auto-stop para que alguien me lleve arriba...

Vaya primer vuelo mas malo me he dado hoy... No me podía creer que el viento estuviera tan calmado en tierra y soplase tan fuerte en el aire... aterricé en un cenagal.

En el parapente, la cara y la cruz de la misma moneda a veces se entrecruzan. El tren de aterrizaje, por ejemplo, son tus pies. Con entrenamiento y habilidad, puedes posarte sobre una piedra de medio metro cuadrado de superficie, buscar tranquilamente las bandas y hacer bajar pausadamente al parapente. Haz tus cálculos de aterrizaje mal, o aterrizas viento en cola, y te puedes dar un buen golpe. Si no llevas unas buenas botas o tienes buena suerte, puedes engrosar la lista de lesionados de piernas en parapente.

Has analizado los pros y los contras, y sigues queriendo ser piloto de parapente... ¡Hora de elegir tu propio equipo!  
Hay una amplia gama de velas disponible, muchas de ellas de diseño europeo, de fabricantes tan numerosos como en los dorados tiempos de la aviación de 1930.

En vez de Cessna, Stearman, Beech y Taylor y Kari Keen, los fabricantes de este mundo paralelo de la aviación tienen nombres como Flight Design, XiX, Swing, Advance, Paratech... y muchos más. Detrás de esos nombres te espera una desconcertante gama de parapentes, desde iniciación básica pasando por la Clase I convencional, hasta la puntera Clase II y la Clase III, reservada para competición y prototipos.

La inversión ronda los 400-500\$ por un parapente nuevo con sus complementos; en el mercado de segunda mano, puedes verlos por la mitad de precio. La diferencia es que las telas se degradan con los ultravioleta: Cada cien horas de exposición al sol, hay que enviarlas a fábrica para una revisión de la vela y líneas de suspensión. El test es simple: Si hay alguna línea de suspensión deshilachada o rota, si hay costuras desgarradas, si el nylon está tan poroso que puedes soplar a través de él, la vela no está en condiciones para volarla.

Puedes obtener un listado de monitores certificados para la enseñanza de la USHGA (United States Hang Gliding Association) o de North American Paragliding (Tlf. 206-320-9010, o [napi@fun2fly.com](mailto:napi@fun2fly.com)).

Cuando te hayas decidido, asegúrate de que tu escuela te certifica al menos 30 vuelos, para así obtener el título "Para 2" de la USHGA. En la práctica, Aviación Civil no exige titulación, y de hecho puedes volar por libre desde cualquier monte que creas apto sin título, pero este deporte se toma en serio la seguridad, y necesitarás el título para volar en zonas de vuelo oficiales o en competiciones.

"Realmente, somos como pilotos de avión en este deporte" -me dijo una vez Steve Pearson-. "Amamos el vuelo, cualquier tipo de vuelo, y el ala delta fue nuestro primer amor. Aunque año tras año, preguntábamos a nuestro distribuidor europeo "¿Qué hay de nuevo en parapente?" Al principio, nos respondía: "Bueno, ahí van, colina abajo..." Después, "Vaya, este año están haciendo ladera." Pocos años después... "Vuelan a nuestra misma altura y pueden... pueden... ¡algunas veces nos llegan a pasar por encima!" No mucho tiempo después de esa noticia, decidí meterme de lleno con el parapente." Poco a poco empieza a haber gente en esto. Por ejemplo, el invierno pasado Mike Eberle me dijo que iba el 18 de enero a volar a Saddle Mountain, simplemente por diversión.

"¿Quieres decir que vas a una zona con hielo y llena de nieve?" -le dije- "¡Sí!", me respondió.

Me pidió que le acompañara por hacerle un favor, ya que no quería ir a volar solo... Una vez allí, nos encontramos con que otros 29 pilotos habían pensado lo mismo.

En el cielo plomizo y frío de ese día, los coloridos parapentes se asemejaban a fuegos artificiales en el aire; el contraste obligó a multitud de conductores a pararse en la cuneta a mirar.

Yo voy a esperar mejor a que llegue el verano...

*Richard Bach es un experto y veterano piloto, novelista y escritor de artículos de aviación. Entre sus libros están Juan Salvador Gaviota, Biplano, Uno, Ajeno a la Tierra, Nada es Azar, El Don de Volar, Ningún Lugar Está Lejos, Ilusiones, Puente Hacia el Infinito y su último, Alas para Vivir. Es piloto comercial de aviones y helicópteros con instrumentos, veleros, planeadores, y aviones multimotor. A lo largo de su vida, ha volado unos 125 tipos diferentes de avión, desde cazas de combate y clásicos hasta ultraligeros. Cuando no está bajo el arcoiris de su parapente persiguiendo conejos, se le puede ver volando en su Cessna Skymaster P337.*