

¿Porqué un autogiro necesita un paracaídas?

Textos: Domingo Cordero
Fotos: Parasport y A. g D.

Buena pregunta, evaluando bastantes situaciones en vuelo nos quedan prácticamente dos situaciones en las que sería necesario, para que nos entendamos rápidamente nada mejor que citaros algunas anécdotas.

El pasado año me enviaron de la fábrica Raf 2000 en Canadá, una circular que explicaba un grave accidente que había ocurrido con dos de sus aparatos y con la desaparición de cuatro personas; éste ocurrió haciendo unas grabaciones para la televisión canadiense; en un despiste de uno de los pilotos del autogiro y a consecuencia de estar grabando en situaciones especiales o demasiado cerca, en un momento, se tocaron las palas de los rotores (podéis imaginaros rotores rotos a unos 300 metros de tierra) ésta situación no tenía ninguna posibilidad de poder recuperarla, a no ser que hubiesen tenido el paracaídas. Los autogiros estaban intactos con sus tripulantes, pero no te-

nían nada que les sustentase o sujetase. Que impotencia tan grande no poder hacer nada en ese caso. En Francia también en una exhibición y volando en formación una racha de viento o térmica empujó un autogiro sobre otro, al tocarse las palas del rotor ocurrió lo mismo que a los anteriores, gracias a Dios o al destino, volaban bajo y pudieron salir del trance aunque con algunas lesiones.

Mi reflexión ante este tema no es nueva, hace muchos años que vuelo autogiros y en muchas ocasiones tuve éste pensamiento: lo único que puede romper el rotor en vuelo es una colisión con otro aparato ultraligero o con un ave de gran tamaño, que por cierto a mí en varias ocasiones me ha tocado esquivarlos. Por estas tierra ex-



tremeñas abundan las águilas imperiales, cigüeñas, y buitres, cuando los tengo cerca me parece que no ven el rotor, esos momentos no me agradan nada estando a bastantes metros de tierra. En ocasiones cuando se vuela en grupo en excursiones tengo la misma sensación. Sobre todo al llegar al punto de destino cuando escuchas el comentario: "¡¡oye!!, no te he visto en todo el viaje, y contesto: todo el tiempo estabas junto a mí un poquito más alto".

Amigos autogiristas, no sé si a vosotros os ocurre algo parecido con frecuencia, ya sé que para esto existen las emisoras pero no todo el mundo la tiene.

Sobre roturas de rotor en funcionamiento normal de vuelo

No hay casos conocidos a no ser uno en Francia ocurrido hace algunos años al constructor de palas señor Idrag, parece ser que los materiales utilizados en una pala de fibra no tenían la





calidad o no pegaron entre sí suficientemente y cuando estaba probándolas en vuelo se abrieron por el borde de fuga y debido a esto ocurrió lo peor. Por todo esto me parece que sería una causa más que justificada la instalación del paracaídas.



Sobre la instalación del paracaídas.

Hace algún tiempo y conversando con Francisco el fabricante de paracaídas Alpha y a raíz de su homologación en Alemania, surgió esta pregunta sobre los autogiros, ¿en qué caso sería de utilidad, cómo sería su instalación?, teniendo en cuenta el rotor girando. Empezamos a darle vueltas al tema y salieron las conclusiones. A nuestro criterio pueden ser tres las formas de instalarlo:

- ✓ Puede colocarse a la izquierda o derecha según convenga, sujeto al tren de aterrizaje trasero y la barra o amortiguador que llega desde la rueda al mástil, buscando el centro de gravedad de nuestro aparato para no desplazarlo, (hablamos del contenedor del para-

caídas). El cable de acero reforzado lo ataremos en el mástil a la altura del motor; en el caso de disparo del paracaídas una vez la campana abierta el autogiro quedaría en una postura de lado, evitando así que el rotor toque el cable de cuelgue, aunque este cable sería de una sección muy dimensionada para evitar su rotura. De todas formas partimos de la base de que la utilización del paracaídas sólo sería en casos extremos de rotura de rotor, con lo cual no tendremos problemas con la rotura del cable de cuelgue.

- ✓ Otra situación en la que sería de utilidad vital es si entramos en Flaping, o sea, esa maniobra única que no debemos hacer bajo ningún concepto en ningún autogiro; consiste en hacer un picado tan brusco que pongamos las palas del rotor en



www.sportaire.com

Aeroestación- Aeromodelismo- Ala delta- Motor- Paracaidismo- Parapente- Simulación- ULM- Vela

El portal en internet del vuelo deportivo