

## *Es mi rig amistoso para Free Fly*

*Autor: Mike Gruwell*



Usted ha decidido profundizar en el dominio del Free fly, pero compró un RIG usado que es sólo un poco mas grande que usted y tiene una tapa principal que siempre se abre durante la salida. ¿Son esas cosas una gran cosa? Probablemente. ¿Pueden arreglarse? Tal vez. Tendrás que comprar un Rig diferente completo? Probablemente no. Echemos un vistazo a un par de cosas que considerar antes de someter su cuerpo, a la posibilidad de una apertura prematura a 240 Kms/h.

Es más importante que tu arnés encaje apropiadamente ahora que tu cuerpo estará moviéndose por el cielo en una multitud de posiciones. Durante el freefly, expondrás todos los lados del RIG al viento relativo en algún punto. Si el Rig no te encaja correctamente, puede ser movido por el viento de lado a lado, hacia abajo de las piernas o arriba de tu espalda.

Como mínimo, esto puede afectar tu capacidad de aprender nuevas habilidades de freefly. Lo peor, es que pueda ponerte en la posición peligrosa de salir de tu RIG.

Si un fabricante no hizo el RIG a tus medidas, asegúrate de que alguien conocedor sobre ajustes de equipo, (Generalmente un Dealer, un Rigger o un Instructor) de un vistazo a como tu contenedor te queda cuando todo está preparado. Esto incluye cuánto puede moverse el RIG y el arnés alrededor de tu cuerpo, especialmente en la posición de sentado o sitfly.



Además, ¿estas ajustando correctamente las correas de piernas y pecho?

Sorprende, frecuentemente, los paracaidistas se quejan de correas de piernas resbalándose o correas de pecho que terminan cerca de sus gargantas durante la apertura.

Pero a menudo un tutorial rápido sobre el ajuste adecuado de la correa resuelve el problema. Las correas de la pierna **NO** deben estar sueltas y el rig **NO** se debiese mover o resbalar alrededor de su espalda.

A veces se pueden resolver problemas de ajustes menores, que no pudieron resolverse mediante el ajuste de correa; haciendo que tu rigger haga ajustes del arnés, de la correa de pierna o de pecho. Algunos de estos arreglos cuestan sólo unos cientos de dólares, pero algunos costarán mucho más. Hable con su rigger local si el ajuste de su rig es un problema, para ver qué se puede hacer. En el lado extremo, si no se puede lograr una postura adecuada a través de ajustes, necesitarás obtener otro arnés contenedor que se ajuste correctamente y cambiar tus velas y dispositivo de activación automática a este último.

Si el equipo te queda bien y lo has ajustado correctamente, pero las correas de las piernas todavía resbalan hacia debajo de tus piernas en algunas posiciones de caída libre, usted puede atar sus correas de piernas en la parte posterior de su espalda (si tu rig es simplemente demasiado grande para usted, este arreglo no será una solución adecuada).

Poner el rig y apretar todas las correas como si usted estuviera a punto de saltar. Entonces pide a alguien que tome un cordón o elástico y lo pase a través de la parte posterior de las correas de piernas y lo amarre. Algunos rigs incluso tienen pequeños loops en la parte posterior de las correas de piernas para este propósito. Esta sencilla solución puede evitar que las correas de piernas se deslicen abajo de las piernas cuando estás en ciertas posiciones de vuelo como SITFLY o BACKFLY.



## ACONDICIONAR



Comenzando desde el fondo del RIG, primero compruebe si el fondo de su contenedor, si la bolsa del pilotin está en buenas condiciones. Debe sostener su pilotin firmemente. Compruebe que no haya agujeros en la bolsa, así como el estado del elástico de la misma.

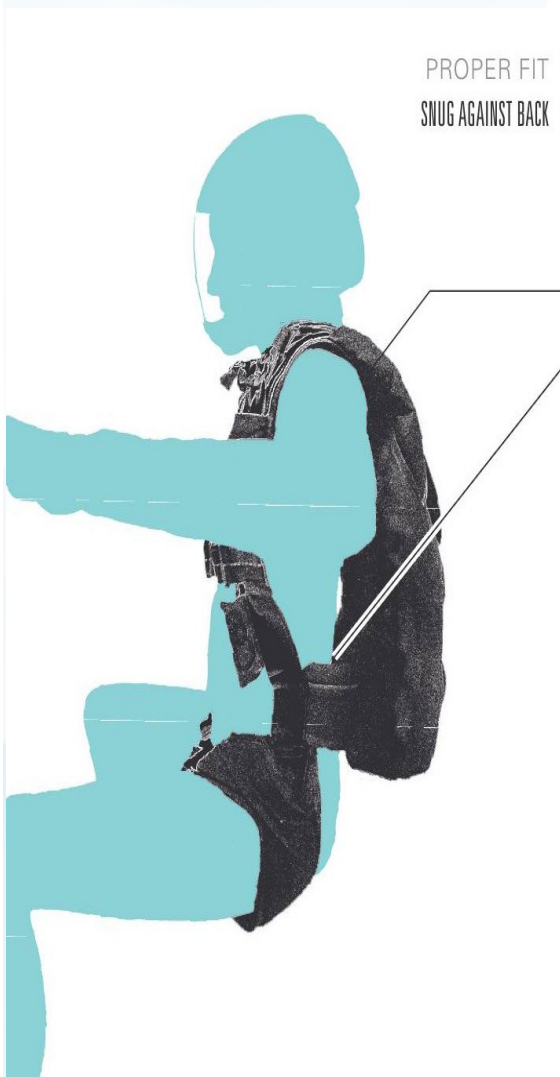
El mango del pilotin no es automáticamente apropiado para el vuelo libre, solo porque posee un perfil bajo, forma rectangular, conocido como "free fly Handle". Algunas de estas manijas utilizan la presión del contenedor principal cerrado y la solapa lateral para permanecer en su lugar. Si su principal esta sobredimensionado o subdimensionado para ese contenedor, puede afectar la

seguridad de esa manija. Chequea para ver que tu manija esta asegurada cuando el RIG este empacado y que permanecerá trabado hasta que usted está listo para abrir.

¿Esta tu pilotin hecho de F-111 o zero porosity? Un pilotin del F-111 es menos probable que salga de la bolsa si se golpea o si se le aplica presión al sentarse en el avión, porque el tejido no es tan resbaladizo como Zero-P. Sin embargo, si tu bolsa está en excelente estado, sostendrá ambos tipos de pilotin adecuadamente. La solapa lateral del contenedor debería esconder totalmente el pilotin ó el Velcro debería asegurarlo hasta el punto que alcanza una solapa o protector. Cualquier exposición o freno no asegurado no es amigable para freeflyers, ya que puede conducir a un despliegue prematuro. Su loop de cierre principal debe ser de la Longitud adecuada y estar en excelente estado.

Una vez que note cualquier deshilachado, debe ser remplazado inmediatamente. En la mayoría de los RIG, el loop de cierre principal no permitirá que los ojales de las solapas del contenedor sean visibles cuando el contenedor principal este cerrado. Velas sobredimensionadas o subdimensionadas, pueden afectar la capacidad del contenedor principal para cerrar con seguridad. Consulte a su rigger local, consulte el manual del propietario o llame al fabricante si tiene cualquier pregunta sobre el tamaño del loop de cierre y la seguridad de su contenedor principal cerrado.

## ¿ ES MI RIG FREEFLY FRIENDLY ?



Su tapa del pin principal debe ser segura y no debe abrirse fácilmente. Es lo suficientemente rígido? Si tienes velcro asegurando la tapa principal, este está en buen estado? También debes mirar y chequear los mismos puntos en tu tapa de la reserva.

La cubierta para las bandas / elevadores principales también deben permanecer firmemente en su lugar.

Una solapa que parece segura cuando el equipo no está puesto, puede a veces soltarse cuando se pone el RIG y se aprietan las correas.

Esto puede deberse al tamaño de tu parte superior del cuerpo, en relación al tamaño del arnés (Si la parte superior del cuerpo es demasiado grande para el tamaño del RIG, puede causar la apertura de la solapa.)

Velcro o solapas de pliegue malgastadas, imanes descompuestos pueden causar que las cubiertas de las bandas / elevadores se abran cuando no debiesen.

A veces tu Rigger puede solucionar este tipo de problemas mediante la instalación de nuevas solapas. O empacando la reserva con más material abajo en el freebag (de este modo el bulto esta más lejos de sus hombros).

Si la cubierta de las bandas / elevadores se abren porque los sostenedores están rotos o deformados, sustitúyalos.

Si tu equipo usa Velcro para mantener cerradas las tapas de las bandas / elevadores, procura que el Velcro este en estado casi nuevo, para asegurarse de que sus bandas / elevadores permanezcan puestos en caída libre. Si sus imanes están rotos o fallan, deben ser reemplazados. Todos estos son arreglos fáciles de llevar a cabo.

Tus manillas de desprendimiento y apertura de la reserva deben estar aseguradas con un velcro que esté en óptimas condiciones.

Tire de su manilla de cutaway mientras este en tierra, ¿Se necesita un poco de fuerza para soltarlo del velcro? Asegúrese de que el Velcro esté completamente acoplado entre la manilla y el bolsillo.

Compruebe el Velcro de su manilla de reserva también.

Algunas de las bandas de elevación principales más pequeñas, tienden a tirar hacia afuera la parte inferior de la manilla en “D” (reserva).

Cuando los deportistas están en posiciones tales como Sitfly, si tu rig tiene una manilla en D, los dos lados del Velcro deben acoplarse alrededor de la manilla y mantenerla segura. Si su RIG Tiene una manilla de almohadilla de reserva, de todos modos debe asegurarse de que el velcro se acople correctamente también.

Sea cual sea la manilla que use, debe usar un poco de fuerza para sacarlo del bolsillo.

## **CONSIDERACIONES PRÁCTICAS**

Si usted está recientemente empezando su aprendizaje de Back-fly, sit-fly o head down, usted no necesita obtener una manilla de reserva soft aún. Mientras que la manilla en “D” se encuentre segura en su bolsillo independiente de la posición que se encuentre volando.



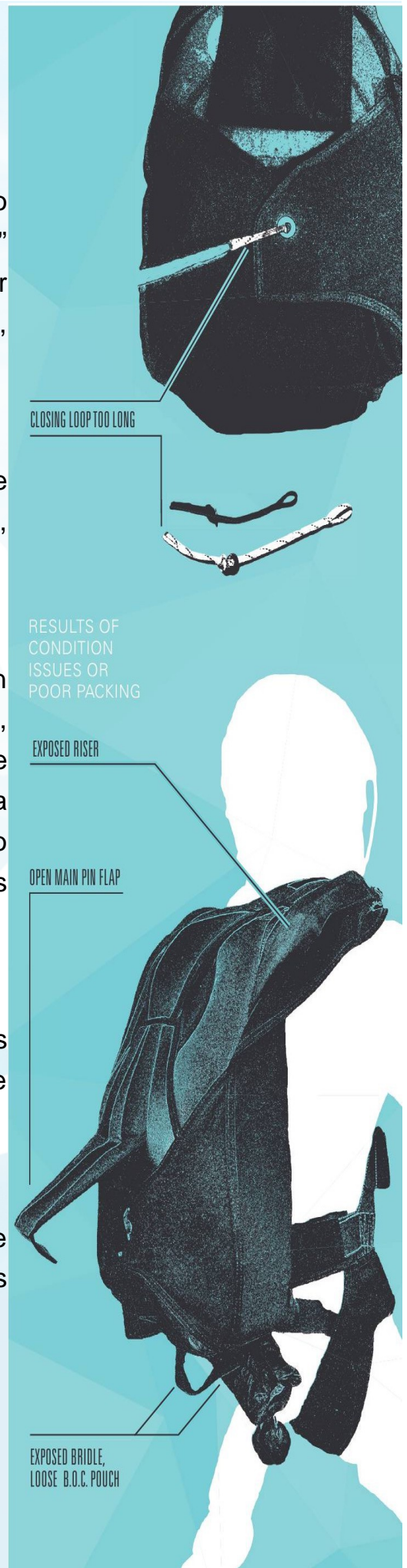
Pero a medida que empiezas trabajos de acoplamiento, grips o salidas gripeadas, tendrás que cambiarla por una manilla “D” con perfil bajo (mas chica o soft), para evitar cualquier posibilidad que una mano o un pie, se atasquen en la manilla, causando un despliegue de reserva accidental.

Si tu arnés y contenedor te quedan correctamente, se encuentran en buenas condiciones y cierran apropiadamente, entonces continua tu sendero hacia la divinidad del free fly!

Si su arnés contenedor no te quedan bien o no se encuentran en condiciones de realizar free fly, arréglalos. Si no es posible, entonces deberás comprar otro RIG, nuevo o usado, que cumpla tus necesidades y requerimientos. Si te agrada tu vela y DAA debes contactar a un rigger para moverlos a su nuevo contenedor siempre y cuando el contenedor posea las dimensiones para adaptarse a esas velas y a ese DAA.

Esta sería la segunda manera más económica de resolver los problemas de ajuste o condición que su rigger o el fabricante no puedan reparar.

Por último, ya sea tu RIG nuevo o usado, es importante mantenerlo y mantenerse alerta sobre las condiciones de las piezas que pueden desgastarse o romperse.



Como mínimo, regularmente compruebe el estado de estos elementos:

- Bolsillo del pilotín.
- Loop de cierre del principal.
- Flaps del principal y del reserva.
- Cubiertas de las bandas / elevadores del principal.
- Todos los imanes, refuerzos y Velcros.

¡Ahora vaya a trabajar en esas habilidades en free fly!

Y obtenga un poco de coaching también!

**Autor:**

Mike Gruwell, D-19956, Rigger FAA, Designated Rigger Examiner y es el CEO de ChutingStar en DeLand, Florida, y en Marietta, Georgia. Gruwell también posee los ratings PRO, tandem y AFF instructor.

**Traducción al español:**

Hermann Haschke, C-47282.  
Paracaidista en Skydive Andes.

**Revisión:**

Ariel Rodriguez Pacienza, D-35213  
Instructor Tandem en Skydive Andes, Coach y Safety & Training Advisor USPA.