



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS Y DE LA EDUCACIÓN

CARRERA DE TURISMO

Proyecto de Investigación previo a la obtención del Título de Licenciado en
Turismo

“La práctica del parapente y turismo de aventura en el cerro Nitón”

Autor: Morales Suárez Henry Aladino

Tutor: Mg. Tamayo Soria Héctor Raúl

**Ambato, Ecuador
Marzo, 2023**

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación sobre el tema: **“La práctica del parapente y turismo de aventura en el cerro Nitón”** del alumno Morales Suárez Henry Aladino, estudiante de la carrera de Turismo, considero que dicho proyecto de investigación reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la evaluación del jurado examinador designado por el H. Consejo Directivo de la Facultad.

Ambato, enero de 2023

.....
Mg. Tamayo Soria Héctor Raúl

C.C: 1801019811

AUTORÍA DEL TRABAJO

Los criterios emitidos en el Proyecto de Investigación “**La práctica del parapente y turismo de aventura en el cerro Nitón**” como también los contenidos, ideas, análisis, conclusiones y propuesta son de exclusiva responsabilidad de mi persona, como autor de este trabajo de grado.

Ambato, enero de 2023



.....
Morales Suárez Henry Aladino

C.C.: 0503824468

DERECHOS DE AUTOR

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de este Proyecto de Investigación o parte de él un documento disponible para su lectura, consulta y procesos de investigación, según las normas de la Institución.

Cedo los derechos patrimoniales de mi Proyecto de Investigación, con fines de difusión pública, además apruebo la reproducción de esta tesis, dentro de las regulaciones de la Universidad, siempre y cuando esta reproducción no suponga una ganancia económica y se realice respetando mis derechos de autor.

Ambato, enero de 2023



.....
Morales Suárez Henry Aladino

C.C.: 0503824468

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Los miembros del Tribunal Examinador aprueban el Proyecto de Investigación, sobre el tema **“La práctica del parapente y turismo de aventura en el cerro Nitón”** de Morales Suárez Henry Aladino, estudiante de la carrera de Turismo, de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el título terminal de Tercer Nivel de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato, enero de 2023

Para constancia firman

Lic. Johanna Gabriela Monge Martínez. Mg

MIEMBRO CALIFICADOR

C.C.1803149614

Ing. Sonia Paola Armas Arias. Mg

MIEMBRO CALIFICADOR

C.C. 1803202827

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de titulación a la majestuosidad de la vida

*A mis progenitores Galo y América, mi hermano William y mi hermana Pamela, por todos estos años de apoyo constante, y por todas sus enseñanzas las llevo conmigo en la
cotidianidad*

A mi amada esposa Nicole por su amor incondicional, por mostrarme un camino distinto al habitual, que ahora está grabado en lo más profundo de mi ser, gracias por ser el báculo de mi vida

y por supuesto a Lilieth, por prolongar mi existencia y por ser mi mayor alegría en lo que reste de la misma.

No te sometás a la ley de la necesidad porque la vida se te escapa.

-

Morales Suárez Henry Aladino.

AGRADECIMIENTO

A mi alma mater, La Universidad Técnica de Ambato.

A la facultad de Ciencias Humanas y de la Educación

A la carrera de Turismo

A mi tutor, Mg Raúl Tamayo

L.S, más que mis compañeros, mis amigos en todo este proceso

A todos los Pilotos de Parapente, por su sabiduría y por enseñarme lo inigualable del

vuelo libre, gracias.

Morales Suárez Henry Aladino.

ÍNDICE GENERAL

PORTADA.....	i
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	ii
DECLARACIÓN DE AUTORÍA.....	iii
DERECHOS DE AUTOR.....	iv
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO.....	v
DEDICATORIA	vi
AGRADECIMIENTO	vii
ÍNDICE GENERAL.....	viii
ÍNDICE DE TABLAS.....	x
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xi
RESUMEN EJECUTIVO.....	xii
ABSTRACT.....	xiv

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

Antecedentes investigativos.....	1
Desarrollo teórico de la variable independiente.....	3
Desarrollo teórico de la variable dependiente.....	7
Objetivo general	24
Objetivos específicos	24

CAPÍTULO II

METODOLOGÍA

2.1 Materiales.....	26
2.2 Métodos.....	26
Enfoque	26

Diseño	27
Alcance	27
Población	28
Muestra.....	28
Técnicas	29
Instrumentos	29

CAPÍTULO III

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1 Análisis y discusión de los resultados.....	30
Entrevista	30
Encuesta	56
Discusión.....	61
Verificación de hipótesis	62

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 Conclusiones.....	64
4.2 Recomendaciones.....	65
Propuesta.....	66

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Listado de las modalidades de turismo de Aventura	8
Tabla 2 Partes detalladas de la vela o ala	10
Tabla 3 Partes detalladas del Suspentaje	14
Tabla 4 Partes detalladas del arnés o silla	17
Tabla 5 Niveles y requisitos para pilotos monoplaza	22
Tabla 6 Niveles y descripción para pilotos biplaza	23
Tabla 7 Listado de materiales utilizados en la investigación	26
Tabla 8 Análisis y triangulación hermenéutica	30
Tabla 9 Hipótesis planteadas	62
Tabla 10 Resultado de la hipótesis	63

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Diagrama educativo APPI.....	21
Figura 2 Ubicación geográfica del cerro Nitón.....	24
Figura 3 Gráfico estadístico pregunta 1.....	56
Figura 4 Gráfico estadístico pregunta 2.....	57
Figura 5 Gráfico estadístico pregunta 3.....	58
Figura 6 Gráfico estadístico pregunta 4.....	59
Figura 7 Gráfico estadístico pregunta 5.....	60
Figura 8 Portada del manual.....	67
Figura 9 Tabla de contenido del manual.....	68
Figura 10 Captura de pantalla de la pág 1 del manual.....	69
Figura 11 Captura de pantalla de la pág 3 del manual.....	70
Figura 12 Captura de pantalla de la pág 4 del manual.....	71
Figura 13 Captura de pantalla de la pág 6 del manual.....	72
Figura 14 Captura de pantalla de la pág 10 del manual.....	73
Figura 15 Captura de pantalla de la pág 11 del manual.....	74
Figura 16 Captura de pantalla de la pág 12 del manual.....	75
Figura 17 Captura de pantalla de la pág 13 del manual.....	76
Figura 18 Captura de pantalla de la pág 14 del manual.....	77
Figura 19 Captura de pantalla de la pág 15 del manual.....	78
Figura 20 Captura de pantalla de la pág 16 del manual.....	79

Figura 21	Captura de pantalla de la pág 17 del manual.....	80
Figura 22	Captura de pantalla de la pág 18 del manual.....	81
Figura 23	Captura de pantalla de la pág 19 del manual.....	82
Figura 24	Captura de pantalla de la contraportada del manual.....	83

RESUMEN EJECUTIVO

El objetivo general que se planteó en la investigación fue “Describir la práctica del parapente y el turismo de aventura en el cerro Nitón” esto nace por la necesidad de determinar los factores de riesgo dentro de la práctica de este deporte. La importancia del mismo es reducir el índice de accidentes que se pueden dar en caso de no cumplir el procedimiento. Para recolectar la información necesaria se utilizó el planteamiento metodológico del enfoque cualitativo logrando describir el fenómeno estudiado, además del diseño no experimental transversal. A partir de aquí la observación fue la técnica que ayudó al investigador mediante la aplicación de entrevistas, realizando la misma a expertos en este tema como a funcionarios del GAD Municipal de Pelileo, y profesionales del Parapente, como resultado se determinan varios factores ya sea geográficos, meteorológicos, mal manejo del manual de seguridad o pre chequeo antes del despegue, que pueden afectar el vuelo libre y desencadena en una tragedia, además se detalla la razón por la que los turistas y los pilotos prefieren la zona del Cerro Nitón ya sea por la belleza paisajística o por las condiciones climáticas variables que allí se encuentran. La propuesta que se generó fue un Manual Básico en el cual se detallan las generalidades del parapente y nos enfocamos más en los procedimientos a cumplir antes de un despegue, el mismo es útil tanto para la enseñanza del parapente como para todas las personas que se interesan en este deporte.

PALABRAS CLAVE: PARAPENTE, MEDIDAS DE SEGURIDAD, DEPORTES EXTREMOS, TURISMO DE AVENTURA, MANUAL BÁSICO.

ABSTRACT

The principal objective raised in this investigation was "Describe the practice of paragliding and adventure tourism in the Nitón hill". The investigator wanted to determine the risk factors within the practice of this sport, the importance of it is to reduce the rate of accidents that can happen in case of not complying with the procedure. To collect the necessary information, the methodological approach of the Qualitative approach was used, managing to describe the phenomenon studied, in addition to the non-experimental cross-sectional design. From here the observation was the technique that helped the researcher through the application of trial interviews, carrying out the same to experts in this subject such as officials of the Pelileo city, and paragliding professionals. As a result, several factors are determined, whether geographical, meteorological, mismanagement of the manual security or pre-check before takeoff, which can affect free flight and trigger an accident. In addition, the tragedy details the reason why tourists and pilots prefer the area of Cerro Nitón, either because of the scenic beauty or because of the variable climatic conditions found there. The proposal that was generated was a basic Manual in which the generalities of paragliding are detailed and we focus more on the procedures to be followed before a takeoff, it is useful both for teaching this sport and for all the people who are interested in this sport.

KEYWORDS: PARAGLIDING, SECURITY MEASURES, EXTREME SPORTS, ADVENTURE TOURISM, BASIC MANUAL

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

Antecedentes investigativos

La presente investigación anexa varios estudios previos como el propuesto por **García & Zubiaur (2019)**, los mismos que hacen referencia a la manera en que los pilotos llegan a tener demasiada confianza o un aumento considerable de su autoeficacia, los autores mencionan que la percepción de su autoeficacia es la responsable de generar la pérdida de temor, y de afrontar riesgos generando así más confianza y más dedicación en la realización del Parapente o de otro tipo de deporte de aventura, esto nos daría como resultado pilotos que toman riesgos por sus habilidades y conocimientos consiguiendo éxito en alcanzar sus objetivos sin importar el factor riesgo, Además nos recalca que este tipo de deportes en este caso el Parapente debido al riesgo constante que posee, no todos los pilotos deciden continuar con la práctica del mismo. Un dato muy interesante que se analizó en esta investigación es que el 50.25 % de los pilotos de la muestra estudiada han sufrido lesiones y accidentes.

Con el paso del tiempo los deportes de Aventura especialmente el parapente se van haciendo cada vez más conocidos, sin embargo no podemos decir lo mismo de los artículos que se relacionan a esta disciplina, varias investigaciones abordan su tema con un carácter científico, analizando así la práctica del parapente y por los accidentes ocasionados haciendo una mención a la traumatología, y posteriormente haciendo un análisis de las lesiones que se dan al practicar no solo el parapente si no varios tipos de deportes extremos, **(López & Sitko, 2019)**.

Como secuencia podemos mencionar a **Feletti (2014)**, que, en su artículo sobre accidentes generados por la práctica del parapente, menciona que no son pocos, estos se dan debido

a un mal uso o mal mantenimiento de los equipos como velas o arneses, las cuales se deben revisar con regularidad. Como conclusión muy específica de esta investigación es que lo más recomendable es utilizar un equipo adecuado que se encuentra en constante control profesional para intentar disminuir estas cifras.

Este tipo de actividades siempre serán un reto para el ser humano puesto que no se desenvuelven en un medio habitual, tratando el tema de los deportes de aventura como el Parapente, se ha llegado a la conclusión que se puede incluir dentro de un plan de estudios llegando a la motivación de los estudiantes por la práctica de deportes extremos, ciertamente mencionado las consecuencias y las respectivas medidas de seguridad que deben ser tomadas en cuenta; los resultados son muy favorables cuando se interrelaciona con otros deportes, de esta manera se podría incluir dentro de la materia de Cultura Física; así nos menciona **(Fernández, 2022)**.

En el cerro Nitón la práctica del parapente ha sido promocionada de distintas maneras, también se han generado estudios que identificaron el desinterés de las autoridades para el desarrollo de esta actividad, la autora de esta investigación hace un análisis al mismo tiempo del brote de la pandemia Covid que se extendió por Ecuador desde Febrero de 2020; se menciona la necesidad de un plan de señaléticas para la difusión de este deporte, y la falta de adecuaciones en el lugar, siempre tomando en cuenta la escasez de turistas que tomen riesgos para realizar este deporte **(Urco, 2020)**.

Teoría, modelo o posición filosófica

Para este punto se ha seleccionado como base teórica la tipología de viajeros de Cohen, puesto que es la que se adapta a las necesidades del investigador y se alinea al fenómeno estudiado.

Esta teoría propuesta por **Cohen (1972)** clasifica el turismo en; Institucionalizados y no institucionalizados. Tomando en cuenta esto nos enfocaremos más a los institucionalizados que se caracterizan por formar parte del sistema turístico, dentro de

este encontramos al turista de masa individual que se caracteriza por acercarse a una agencia especializada y contratar algún paquete turístico, confiando en la seriedad de la misma y planeando su itinerario, con la espera de no tener ninguna sorpresa adicional a lo contratado, la presente investigación trata sobre la práctica de parapente la cual es una actividad de aventura ofertada por agencias u operadoras especializadas, la práctica de este deporte genera experiencia la cual se encuentra también detallada en este modelo,

- Turismo de diversión o recreacional
- Turismo de distracción
- Turismo experimental
- Turismo existencial

Desarrollo teórico de la variable independiente: Turismo de Aventura.

Turismo

La definición de este término puede llegar a ser muy amplia sin embargo podemos decir que el turismo es el movimiento temporal y voluntario de personas hacia un destino fuera de su zona de confort, en este concepto deben incluirse las relaciones humanas y la prestación de servicios que este implica. El turismo es muy importante desde el punto de vista social, cultural y económico, debido al importante aumento de la inversión en infraestructuras y edificaciones, para lograr el correcto funcionamiento de este, además de un cierto nivel de desarrollo en campos relacionados, así como nos menciona (**Brida et al., 2008**).

Este fenómeno puede ser tratado desde diversos puntos de vista llegando a segmentarlo, pero sigue manteniendo algo en común, lo cual es la prestación de servicios dentro de los cuales podemos destacar, hoteles, restaurantes, y el desplazamiento de persona hacia lugares turísticos siempre y cuando su estadía sea menor a un año y sea por motivos de ocio o negocios, tomando en cuenta el aspecto económico el turismo en nuestro país ocupa

el tercer puesto en actividades que mayor ingresos aportan al país, gracias a los servicios que ya se mencionaron (**Ordóñez, 2001**).

Con el pasar del tiempo y gracias a este fenómeno dinamizador de la economía, la calidad de los servicios turísticos ha mejorado, el desempleo ha disminuido significativamente y el bienestar de las comunidades ha aumentado, un claro ejemplo es la práctica de Parapente en el cerro Nitón puesto que gracias al desarrollo de esta actividad la zona en si, se a visto beneficiada, logrando desarrollar un turismo de aventura exitoso. Para entender mejor a continuación se detalla las tipologías del turismo

Tipologías del Turismo

Una tipología turística es una clasificación del turismo según el producto, es decir las diferentes actividades que se pueden desarrollar en un destino, Se los puede dividir como: turismo tradicional y turismo alternativo.

El turismo tradicional

Relacionado con sol, playa y actividades culturales, este modelo está estandarizado, se presentan de una forma semejante en uno u otro lugar además de poseer actividades culturales en grandes ciudades. (**Ivanova e Ibáñez, 2012**).

Dentro de esta tipología podemos detallar los más relevantes, como menciona **Chávez, (2018)** el turismo de sol y playa se caracteriza por desarrollarse en zonas costeras, donde el clima cálido es el que predomina, ayudando al desarrollo de actividades al aire libre además de la cadena de negocios que se realizan gracias a este tipo de turismo como son hoteles, restaurantes, discotecas y bares. Dentro de las actividades a realizar se basan en deportes tanto en la playa como deportes acuáticos o simplemente relajarse y tomar el sol.

Turismo Naranja

Es un término utilizado para dar referencia al turismo cultural. En la actualidad los turistas buscan nuevas experiencias desde una manera vivencial, es por esto que esta tipología

logra dar a conocer la cultura o identidad de un pueblo convirtiéndolo en un dinamizador de la economía local mediante expresiones culturales como danzas, cantos rituales, o con la gastronomía típica del lugar; además mediante el turismo naranja se promueve un tipo de turismo sostenible, con desarrollo cultural económico y social. **(Rosas & Moreno, 2022)**

Turismo Religioso

Este tipo de turismo se caracteriza principalmente por motivar el movimiento de los turistas hacia atractivos como iglesias, museos o imágenes de seres supremos, principalmente motivados por su fé. El turismo religioso lo podemos encasillar como un fenómeno social y económico, y esta tipología se encarga de analizar los intereses o necesidades espirituales de las personas y su influencia en la dinamización de la economía de los sectores donde se practica. **(Tobon, 2013)**

Turismo alternativo

Podemos caracterizarlo por su grupo reducido de turistas, debido que se interesa más por el desarrollo de ocio al aire libre, aprovechando los recursos que nos provee la naturaleza, un claro ejemplo de esto son las áreas naturales que por el simple hecho de existir generan desplazamientos. Dentro de esta clasificación podemos destacar algún deporte extremo como en el turismo de aventura, que las personas se sientan apasionadas por practicar; otro de los principales es el ecoturismo en las comunidades, por lo que el entorno social ayuda a preservar su dominio y hacerlo de una manera responsable. **(Narváez, 2014)**

Turismo Rural

El turismo Rural no solo son las actividades que se realizan en una granja, este embarca varias actividades al aire libre turísticas en el campo, siempre tratando de mantener un balance con la sostenibilidad y la economía para que logre el beneficio de las comunidades o pueblos rurales donde se lo está ejecutando, el principio para ejecutar esta tipología es la motivación del turista por el contacto directo con la cultura de una comunidad o

simplemente por tener una experiencia fuera de lo habitual, apostando más por un espacio abierto, o medio rural, se encuentra dentro del turismo no convencional puesto que no se acopla al turismo de masas, generando un ambiente más sostenible. (Moral et al., 2019)

Ecoturismo

Así como menciona Soto (2019), el desarrollo de esta modalidad de turismo alternativo con el paso del tiempo ha empezado a tomar más fuerza y a llamar la atención de más turistas. Estos los podemos caracterizar por ser los que buscan contacto con la naturaleza con la intención de causar el menor impacto posible, es por esto que podemos hablar de una visita consciente y responsable mediante la cual se logra preservar tanto los ambientes naturales como sectores arqueológicos o de importancia, preservarlos en el tiempo, como herencia para las futuras generaciones.

Turismo de Aventura

Es una aventura que utiliza los recursos proporcionados por la naturaleza. Esto permite a los viajeros desafiar sus habilidades físicas en el entorno natural. Las personas que buscan oportunidades en el turismo de aventura para participar en la exploración o viajar con emociones fuertes inevitablemente necesitarán utilizar habilidades físicas y mentales. El turismo de aventura se ha fortalecido y ampliado sus horizontes. (Beltrán y Bravo, 2008)

Actividades al aire libre

Son las que se pueden realizar en la naturaleza, tomando en cuenta la manera en que el turista se relaciona con el entorno para las actividades, las cuales se encuentran principalmente afectadas por el factor motivacional, estas pueden ser con finalidades recreativas o de ocio, dentro de las cuales podemos integrar varios deportes, asimilando que en todas estas actividades está incluido un cierto factor de riesgo y además de esfuerzo físico puesto que se intenta aprovechar al máximo los recursos que el escenario natural nos ofrezca, de esta manera podemos encontrar un sin fin de derivaciones como deportes extremos o salidas de campo destinadas para un ámbito más familiar (Mateos, 2018)

Deportes extremos

Son todas las actividades por las cuales las personas ponen en riesgo su salud física, de manera deportiva o de forma profesional, todo esto con el objetivo de conseguir una sensación de adrenalina y satisfacción, motivados principalmente por el deseo de superación personal, poco a poco este tipo de deportes se han ido haciendo más reconocidos ya sea por la creación de competencias o gracias al turismo, por la implementación de estos deportes dentro de la oferta de las operadoras de turismo, así mismo es muy importante tomar en cuenta el riesgo que se corre al realizar cualquier deporte extremo, es por ello que la mayoría de sus adeptos son jóvenes (**Pagliari, 2020**)

Variable dependiente: La práctica de Parapente

Para la práctica de este deporte se utiliza un planeador liviano que simplemente usa la destreza del piloto para volar, los vuelos biplaza suelen ser de 10 a 15 min a diferencia de los vuelos monoplaza que depende completamente de la decisión del piloto, existe una modalidad de vuelo que consiste en pasar el mayor tiempo posible en el aire, es necesario tener el equipo adecuado como cascos, vela, silla, ropa adecuada, además de complementarlo con radios para comunicación con un piloto que se encuentre en tierra y que sepa de los debidos procedimientos del vuelo y cómo proceder ante una emergencia, dentro del Reglamento de Operación Turística de Aventura (2020), se hace mención a las debidas revisiones anuales que se deben realizar a los equipos como revisar la porosidad, calibrar el parapente, test de ruptura, test de resitencia **MINTUR (2020)**.

Modalidades turísticas de Aventura

Dentro de la clasificación de los deportes de aventura aceptada por el Ministerio de Turismo del Ecuador podemos encontrar comprendidos todas las actividades que se realicen dentro de los elementos Tierra, Agua y Aire, **MINTUR (2020)**, las mismas que se encuentran detalladas a continuación.

Tabla 1 *Listado de las modalidades de turismo de Aventura.*

Tierra	-Cabalgata	-Canyoning
	-Cicloturismo	-Escalada
	-Exploración de cuevas	-Montañismo
	-Senderismo	-Salto del puente
	-Canopy	-Tarabita
Agua	-Modalidades recreativas en embarcaciones motorizadas (boya, banana, parasailing y esquí acuático)	
	-Buceo	-Kayak de mar
	-Kayak lacustre	-Kayak de río -
	Kitesurf	-Rafting Snorkel
	-Surf Tubing	
Aire	-Alas Delta	
	-Parapente	

Nota: Datos tomados del Reglamento de Operación Turística de Aventura (2020).

Modalidad Aire

Alas Delta

Dentro de la modalidad aire, el primero a tratar es el Ala Delta, este artilugio se formó a partir de los primeros 40 años del siglo XX, se trata de una aeronave que utiliza las corrientes de aire para mantener a su piloto suspendido utilizando un arnés, el piloto a cargo simplemente utiliza sus piernas para despegar y aterrizar. Este deporte ha ido alcanzando popularidad poco a poco y mejorando con la tecnología de la que ahora disponemos. **(Lezano, n.d.)**

Parapente

Desde el principio de los tiempos los seres humanos hemos tratado de surcar los cielos, El Parapente es una nave aero flexible simplemente construida por cuerdas y tela, los materiales que constituyen un parapente son flexibles, no contienen ninguna forma rígida, es por esto que se facilita para guardarlo en una mochila.

La idea principal del parapente empezó a formarse cuando la Nasa intentó utilizar estos equipos para recuperar sus cápsulas espaciales, basándose en la idea de Gertrude Rogallo, con el pasar del tiempo un grupo de Paracaidistas procedentes de Francia, empezaron a practicar su precisión en los aterrizajes, cosa que después pasó a segundo plano al momento de darse cuenta que se podía planear por mucho más tiempo del planificado, interesándose así más por el vuelo libre, poco a poco los paracaídas antiguos se fueron modificando para convertirse en paracaídas de pendientes, con el paso del tiempo los montañistas se interesaron en este invento puesto que se les hacía más fácil bajar las colinas planeando, que hacerlo recorriendo de vuelta el mismo camino, desde ese momento ha pasado casi un siglo de evolución para contar con la tecnología y seguridad que brinda ahora un parapente, llegando hasta velocidades de 70 km por hora, y brindando horas y km de vuelo libre para los amantes de este maravilloso deporte.


Las partes de un Parapente

Podemos básicamente dividirlo en 3 secciones: Ala o Vela, Suspentaje (Cuerdas), Arnés (Silla).

1. Ala

También conocida como Vela, existe gran variedad de tamaños y pesos, cada una especializada para un objetivo acorde a las necesidades de los pilotos, sin embargo, todas se caracterizan por su material de Polyester o Nylon con un recubrimiento de poliuretano para prevenir el desgaste ocasionado por el sol dentro de las partes del Ala, tenemos:

Tabla 2 *Partes detalladas de la vela o ala.*

Parte	Descripción	Imagen
Extradós	Esta parte de la vela es muy fácil ubicarla puesto que es la que se encuentra en la parte superior tomando en cuenta que es una vela inflada.	

Intradós

Podemos ubicarla puesto que es la superficie que se encuentra debajo de los extradós, también es la que contiene todas las cuerdas del sustentaje, puesto que es una parte muy importante de la vela y del parapente en sí



Borde de ataque

Esta es la parte que enfrenta el viento por lo general es de forma redondeada, también es la que posee las aperturas para dejar inflar la vela



Borde de Fuga

la aerodinámica de la vela permite que el viento que no la infla recorra por los extradós e intradós hasta que termine su ciclo en el borde de salida, el cual une estas dos partes de la vela que ya detallamos, la diferencia con el borde de



ataque, este tiene una forma muy delgada para permitir que el viento siga su camino.

<p>Cintas de Cargas Diagonales</p>	<p>Son las que se encuentran por dentro de la vela su función principal es repartir el peso generado por el piloto y el sustentaje a toda el Ala.</p>
---	---



<p>Estabilo</p>	<p>Los estabilos se encuentran al lateral del ala o vela por lo general siempre se encuentran con una ligera curva hacia abajo la función es reducir la probabilidad de pérdida o colapso.</p>
------------------------	--



<p>Costilla</p>	<p>Son estructuras internas que sirven para mantener el perfil aerodinámico y la forma particular de la vela, son las encargadas de</p>
------------------------	---



repartir el aire dentro de toda su estructura, proporciona seguridad en los vuelos además de facilidad en los inflados.

Celdas

Formaciones del parapente entre dos costillas, por lo general estos determinan la cantidad de montículos que se puede observar en una vela



Bocas de Celda

Una de las partes más importantes del parapente puesto que por aquí ingresa el aire para inflar el ala, por lo general estas se encuentran entre el borde de ataque y el intradós.



2. Suspentaje

También conocido como líneas es la parte del parapente que une la silla o al piloto con la vela, está constituida por varios metros de cuerda de materiales como aramida o dyneema muy delgadas y resistentes, poco a poco se van reduciendo hasta llegar a los millones que posteriormente eran las bandas para controlar el ala.

Tabla 3 Partes detalladas del suspentaje.

Parte	Descripción	Imagen
Anclaje superior	Este es el que conecta directamente las líneas con la vela específicamente con el intradós.	
3er Piso	También conocido como piso superior del suspentaje, es la parte más alta después del anclaje superior.	

2do Piso

Las líneas medias las podemos encontrar por debajo del 3er piso cada vez se van ramificando las cuerdas, una vela puede llegar a tener más de 100 tramos de líneas.



1er Piso

El piso más bajo que ya conecta las líneas principales con las bandas, este suspentaje está diseñado para aguantar un peso superior al del piloto del ala juntos.



Mailones

Los mailones prácticamente son mosquetones pequeños de metal que unen las líneas a grupos de cintas conocidos como bandas.



Bandas

En la actualidad existen varios tipos de parapentes que reducen el número de bandas en sus modelos más actuales, estas se pueden dividir en bandas A, B, C, D, son las que ayudan al piloto a tener todo el control sobre el parapente.



Mosquetón

2 mosquetones son los principales que se encargan de soportar todo el peso a través del arnés, el material predominante de los mismos es acero inoxidable.



3. Arnés o Silla

La evolución de este deporte ha permitido a su vez un avance tecnológico no solo en las velas, sino también en las sillas, podemos encontrar desde las más sencillas con solo perneras y dos puntos de anclaje para los mosquetones hasta sillas carenadas con varias protecciones como airbag y contenedores para paracaídas y sus partes generales son:

Tabla 4 Partes detalladas del arnés o silla.

Parte	Descripción	Imagen
Tabla	Es la encargada de darle la forma de silla a nuestro arnés, muy importante al momento de volar para poder sentarnos y tener una posición cómoda y segura para el vuelo libre	
Cintas Verticales	Las cintas verticales son uno de los primeros puntos de seguridad que debemos tener en cuenta antes de despegar siempre revisar que se encuentren en buen estado	

Perneras

Las cintas de las piernas son las más importantes, puesto que si se realiza un despegue sin estas cintas fácilmente podemos resbalar de la silla y sufrir algún accidente o lesión



Cinta Ventral

Los nuevos arneses cuentan con un método antiolvido para conectar primero las perneras y posteriormente la cinta ventral



Respaldo dorsal

Por lo general de un material muy cómodo como espuma para apoyar la espalda durante el vuelo



Airbag

Parte de las nuevas seguridades que se implementan en los nuevos arneses, el airbag es un recurso muy útil puesto que en caso de caídas o golpes logra proteger la espalda y la zona lumbar, evitando lesiones graves.



Acelerador

Ubicado en la parte baja de la silla este sirve para conectarlo a las bandas y modificar el perfil aerodinámico de nuestra vela simplemente utilizando las piernas del piloto, de esta manera se gana velocidad o se realizan maniobras.



Contenedores

Espacios dedicados a varios elementos importantes como los paracaídas de emergencia, radios y equipos para conseguir un vuelo tranquilo y seguro.



Certificaciones APPI y AEP

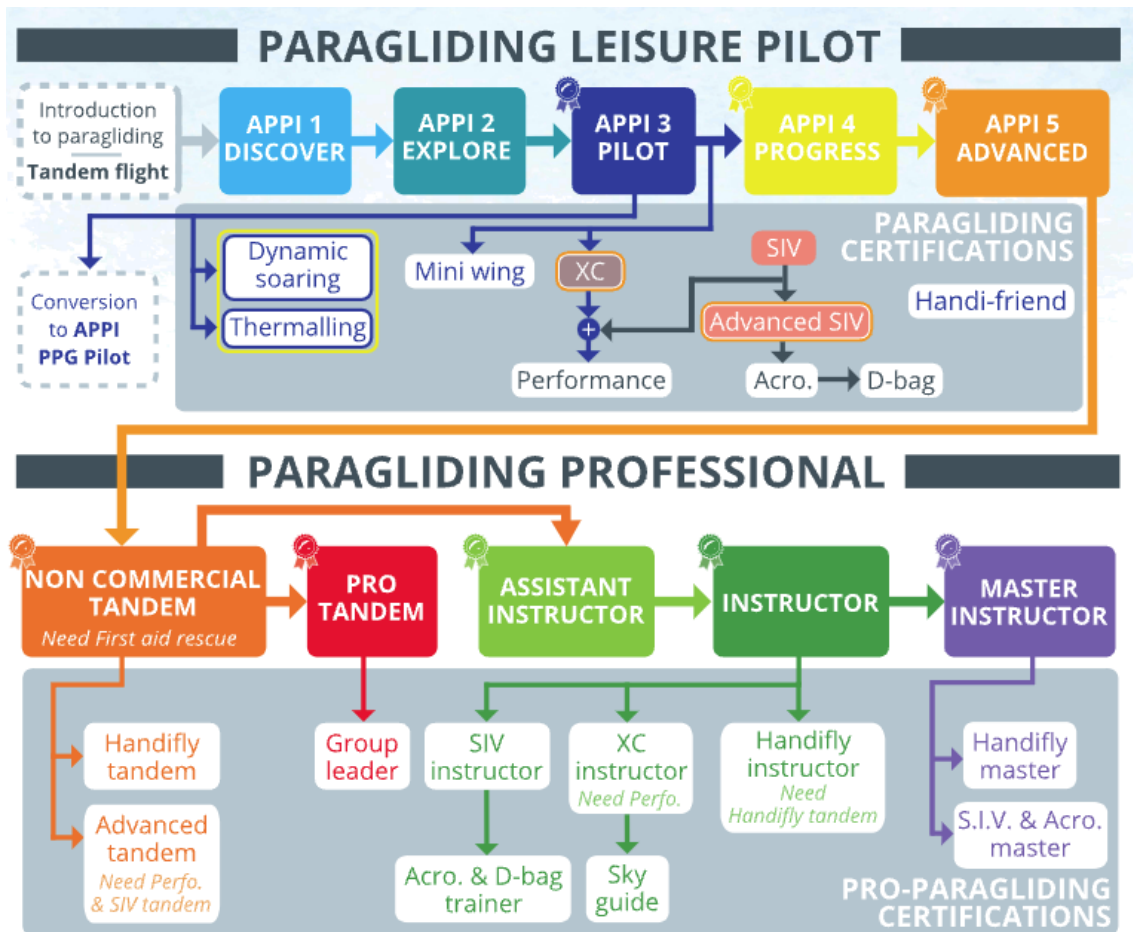
Para este deporte así como para el ala delta se necesita de un buen estado físico y mental del piloto para realizarlo, tomando conciencia por sí mismo que está en riesgo de sufrir accidentes o lesiones que pueden llegar a ser fatales, es por esto que las certificaciones de esta modalidad de aventura se rigen bajo 2 entidades, una internacional (APPI) y la otra nacional (AEP), ambas son necesarias para llegar a certificarse dentro de este deporte ya sea como piloto monoplaça o piloto profesional tándem.

APPI

Son las siglas pertenecientes a la *Association of Paragliding Pilots and Instructors*, esta asociación se formó en el año 2009 y busca regular el deporte de parapente a través de las asociaciones nacionales, los financiamientos son voluntarios por parte de los pilotos pertenecientes a esta organización, el método de estudio que APPI ofrece es parte del

proceso para la certificación internacional (APPI, 2020).

Figura 1 Diagrama educativo APPI



Nota: Información extraída de la página oficial de APPI (2020).

AEP

Siglas pertenecientes a la Asociación Ecuatoriana de Pilotos y Profesionales de Parapente, es el ente regulador a nivel nacional, mediante el cual se accede a todo el proceso para la certificación de futuros pilotos. Para la modalidad comercial se necesita haber aprobado el nivel T2 comercial o Piloto Tándem (AEP, 2021).

Pilotos Monoplaza

Los Pilotos son considerados monoplaza desde la iniciación del curso básico de Parapente en el cual se le otorgará la licencia AEP- P1

Tabla 5 Niveles y requisitos para pilotos monoplaza.

P1 Estudiante	Desde el inicio del curso hasta que tenga 25 vuelos
P2 Novato	Desde su primer examen teórico-práctico y 26 hasta 100 Vuelo
P3 Intermedio	Desde su segunda examinación + curso SIV y 101 hasta 250 vuelos
P4 Avanzado	Desde su tercera evaluación avanzada + reentrenamiento SIV , y 251 a 500 vuelo
P5 Máster	Desde 500 vuelos en adelante

Nota: Datos tomados de la página oficial de AEP (2021).

Pilotos Biplaza

Dentro de la modalidad biplaza solo tenemos dos categorías, las cuales están descritas a continuación

Tabla 6 Niveles y descripción para pilotos biplaza.

T1	Tándem	Vuelos en biplaza sin fines de Lucro recreacional
----	--------	---

T2	Tándem	Vuelos en biplaza de manera comercial comercial
----	--------	---

Nota: Datos tomados de la página oficial de AEP (2021).

Curso SIV

Una vez culminada la etapa básica del piloto es necesario pasar al siguiente nivel y para esto es indispensable el curso SIV, cuyas siglas son pertenecientes a simulación de incidente de vuelo, este tiene dos divisiones: curso SIV básico y SIV avanzado los cuales se detallan a continuación.

SIV básico

Una vez el piloto desee empezar con la progresión deberá tomar un curso SIV, el único prerrequisito para tomar este curso es haber culminado el curso básico de iniciación, dentro de este curso se abordan varios temas como incidentes que pueden ser provocados por turbulencias por otras condiciones del viento que pueden afectar el vuelo libre, los pilotos que culminan este curso adquieren conocimientos en maniobras como barrena o espirales lanzamiento del paracaídas y conocimiento del funcionamiento de la vela

SIV avanzado

Este curso es para los pilotos que muestren un buen desempeño en el SIV básico, aprendiendo maniobras como full stall que se refiere a la pérdida del control de la vela por un lapso corto, o fly back que se refiere a una pérdida estabilizada (**Flyecuador, 2017**)

Condiciones meteorológicas

La meteorología estudia todos los fenómenos que se pueden dar en la atmósfera en un momento específico, cambios que se dan debido a la incidencia de factores como la temperatura, desnivel en el relieve, formaciones de nubes o precipitaciones, varios autores nos mencionan que las predicciones de estos fenómenos son muy inexactas por lo que se puede asegurar que a partir de los 5 a 7 días las predicciones son falsas, (**National Geographic, 2011**)

En cuanto a la práctica de parapente en el cerro Nitón es muy poco probable tener una predicción exacta, es por esto que las predicciones diarias se pueden generar de manera muy sencilla simplemente observando el cielo, medir la velocidad del viento con un anemómetro, y leer las condiciones climáticas, estas lecturas tienden a ser acertadas para las siguientes 12 o 24 horas, tiempo suficiente para el desarrollo de la práctica de este deporte.

Objetivos

Objetivo general

Describir la práctica del parapente y el turismo de aventura en el cerro Nitón.

Objetivos específicos

- Determinar los factores de riesgo dentro de la práctica del parapente en el cerro Nitón.

Se logró determinar los riesgos mediante la investigación e información extraída de fuentes primarias, utilizando el instrumento de la entrevista, la misma que se aplicó a guías especializados en deporte de aventura modalidad Parapente y pilotos principiantes.

El respectivo análisis permitió determinar los factores de riesgo principales que se dan en este deporte los cuales son la mala lectura de las condiciones climáticas, el incorrecto uso del equipo de parapente (líneas o bandas enrolladas o mal conectadas al arnés), el no mantenimiento del equipo (como velas paracaídas o sillas), y no conocer la geografía del despegue donde se desarrolla esta actividad. Estos factores se determinaron gracias a la correcta aplicación del instrumento mencionado, cumpliendo así el primer objetivo planteado.

- Identificar los motivos por los que se prefiere el turismo de aventura en la zona relacionada con el cerro Nitón.

Para cumplir este objetivo se aplicó nuestro segundo instrumento el cual fue la encuesta logrando identificar los motivos por el que los turistas prefieren el cerro Nitón, siendo nuestros resultados

1. Por la facilidad y cercanía con las agencias operadoras que ofertan este deporte
2. Por la ubicación geográfica que nos brinda un paisaje maravilloso con vista hacia los volcanes (Tungurahua, Altares, Chimborazo, Carihuairazo, Cotopaxi e Ilinizas)
3. Por el nivel de los profesionales en parapente que allí se encuentran

El restante de afluencia son pilotos que ya conocen el sector por sus condiciones geográficas y meteorológicas y que cada vez llama la atención de pilotos tanto nacionales como extranjeros.

- Proponer una guía básica para la práctica de parapente.

En la investigación se logró recopilar la información suficiente para generar una guía que ayude a cualquier persona interesada, especialmente a los pilotos y maestros con la enseñanza del vuelo libre. Hay que recalcar que este resultado es una Guía Básica, donde se detallan los métodos de seguridad que se deben emplear al realizar parapente, además de recomendaciones útiles sobre la progresión en este deporte.

CAPÍTULO II

METODOLOGÍA

2.1 Materiales

Tabla 7 *Listado de materiales utilizados en la investigación.*

Equipo tecnológico	<ul style="list-style-type: none">● Grabadora● Computadora● Impresora● Cámara● Celular
---------------------------	--

2.2 Métodos

Enfoque

La Investigación propuesta está bajo el planteamiento del enfoque mixto, por lo que se adapta a las necesidades y las características de este proyecto, el enfoque seleccionado se caracteriza por describir el fenómeno de estudio, así como menciona **Palacios (2006)**, se intenta buscar la mayor cantidad de cualidades tanto como el autor desee investigarlo, esto corresponde a la parte cualitativa de este proyecto, por otra parte como menciona **Fernandez & Díaz (2002)**, la investigación cuantitativa es la que se caracteriza por la medición exacta de los datos obtenidos para su posterior análisis.

Diseño

El diseño de la presente investigación es no experimental transversal puesto que se realizará una recopilación de información en un momento determinado a través de un método de recolección de información (Observación).

Alcance

- **Alcance investigativo**

Para esta sección se ha seleccionado el diseño exploratorio con un diseño específico el estudio de caso, este nos permite registrar todas las conductas posibles además de que todos los datos recolectados son y pueden venir de distintas fuentes, a través de este alcance podemos utilizar entrevistas directas, y por supuesto la observación de los participantes. **(Martínez, 2006)**

- **Alcance territorial**

La práctica de parapente que corresponde al tema de esta investigación se realiza en la provincia de Tungurahua, cantón Pelileo, en el cerro Nitón, ubicado a tan solo 15 min en vehículo desde el centro de la ciudad, el punto exacto donde se desarrolla esta actividad se muestra a continuación.

Figura 2 *Ubicación geográfica del cerro Nitón.*



Nota: Captura realizada en la aplicación Google maps

Población

La población a la que se encuentra dirigida esta investigación es a todas las personas interesadas en el deporte de Parapente, tanto como turistas y personas que deseen iniciarse en este maravilloso mundo del vuelo libre, además se tomó en cuenta a los visitantes que llegan al cantón Pelileo que según las cifras del **GEOVIT (2018)**, es de 345,026, dato que fue utilizado para determinar la muestra que se detalla a continuación.

Muestra

$$n = \frac{N \times (Z)^2 \times p \times q}{(e)^2 \times (N-1) + (Z)^2 \times p \times q}$$

Donde:

n= Tamaño de muestra buscado

N= Tamaño de la población o universo

Z= Parámetro estadístico que depende el Nivel de confianza (NC)

e= Error de estimación máximo aceptado

p= Probabilidad de que ocurra el evento estudiado (éxito)

q= (1-p) = Probabilidad de que no ocurra el evento estudiado

$$n = \frac{345,026 \times (1,96)^2 \times 0,7 \times 0,3}{(0,5)^2 \times (345,026 - 1) + (1,96)^2 \times 0,7 \times 0,3}$$

$$n = \frac{278.3449}{1.666801} = 167$$

Técnicas

Para la recolección de datos el autor utilizará la técnica de Observación; todos los datos que se consigan serán analizados con posterioridad; la técnica es No oculta puesto que las personas involucradas saben que el trabajo de investigación se está realizando in situ; es natural debido a que el espacio físico donde se realizará la investigación es el escenario cotidiano para la práctica del parapente; es indirecta puesto que se analizarán las consecuencias al no acogerse a las medidas de seguridad; es no estructurada por que se desea observar todo el comportamiento de nuestro objeto de estudio; y, es mecánica porque en la documentación obtenida se usarán dispositivos como grabadoras, cámaras u otros dispositivos tecnológicos.

Instrumentos

Los instrumentos que se utilizaran en la presente investigación son las entrevistas la cual se validó con 3 expertos y consta de 7 preguntas para cumplir con el objetivo planteado en la investigación, el siguiente instrumento fue la encuesta, la cual se realizó específicamente para cumplir con el siguiente objetivo que trata sobre la motivación de los turistas, esta constó de 5 preguntas en escala de likert, y se la realizó mediante google Forms.

Estos instrumentos se encuentran en coordinación con la observación, los mismos que ayudarán al autor a conocer las necesidades y las problemáticas, generando una vasta información que permita la comprensión y el cumplimiento de la investigación (**Martínez, 2007**).

CAPÍTULO III

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Análisis y discusión de los resultados

Objetivo 1: Determinar los factores de riesgo dentro de la práctica del parapente en el cerro Nitón.

Entrevista.

A continuación, se presenta el análisis cualitativo mismo que da respuesta al objetivo 1, el mismo fue aplicado a 3 profesionales en la práctica del parapente.

Tabla 8 *Análisis y triangulación hermenéutica.*

Dimensiones	Preguntas	Análisis	Reacción de participantes	de lo Triangulación Hermenéutica
--------------------	------------------	-----------------	----------------------------------	---

Edgar Soria

Pregunta 1

¿Cuál es la importancia del mantenimiento del equipo de parapente y en qué tiempo se verifica su estado?

El chequeo del parapente El entrevistado se mostró Como nos menciona **Jar** es muy importante el relajado y pacífico a (2002), por lo general, lo nuestra actividad momento de responde pilotos tienen la idea tenemos chequeo las preguntas, intervino errónea de que l semestrales de lo con seguridad y plena velocidad no es un facto paracaídas de emergenci conocimiento del tem de riesgo si se tien y chequeos anuales en un que se está tratando experiencia, e taller especializado d recalzó que es mu; importantísimo aplicar un todo lo que conllev; necesario el chequeo mantenimiento en e nuestros equipos como minucioso de los equipo casco del piloto. vela, sillas y arneses de parapente El mantenimiento de estos son los parámetro y que la seguridad es el equipo en un deporte d básicos para cumplir con; factor más importante aventura es lo má regularidad cada año, para realizar este importante puesto que d Luego tenemos e deporte. ello depende la vida d chequeo del paracaída También en calidad de quienes lo practican. E de acuerdo con l instructor de parapente cuanto al parapente e condición ambiental dio a conocer que importante tener un

		<p>dónde no existen otras zonas de mantenimiento regular desarrollamos, ya sea vuelo que son para evitar cualquier costa o región andina especialmente percance. Otro aspecto este se lo realiza dos o dedicadas al considerar es que en tres veces al año. aprendizaje y que Nitón Latinoamérica l</p>	<p>es un lugar solo para economía no es como en pilotos otros países así como experimentados. menciona Ruesga (2021), en su estudio sobre la economía informal que ocurre en Latinoamérica, por eso se acepta el criterio del 3e entrevistado, que no menciona que esa es la razón por la que se utilizan más tiempo los equipos, pero es importante realiza</p>
<p>Darío Rodríguez</p>		<p>El mantenimiento del equipo es muy importante, por lo que siempre hay que tomar en cuenta que primero, segundo y tercero siempre es la seguridad cada año se verifica la calidad del equipo además también</p>	<p>En toda la entrevista Darío se mostró tranquilo al responder las preguntas; al momento de hablar sobre el parapente se le notó una emoción por la actividad que realiza, nos mencionó que el parapente es el sueño</p>

intervienen factores de millones de personas chequeos para mantenerse como la clase de piloto en el mundo y que el un buen desempeño y del lugar en que vuelo libre no tiene considero que la vuela. comparación, y seguridad no tiene precio

En la costa las velas sufren más desgastes, por las condiciones climáticas, es por esto que aguanta alrededor de un año en cambio en la sierra aguanta más, sin embargo siempre hay que tomar en cuenta que las velas son homologadas para dos años, no más.

Aquí también depende del piloto como la

conuerdo con ese es importante invertir en un buen equipo ya que de él depende tu vida.

utiliza le golpea le
arrastra, o no tiene los
cuidados necesarios
para el mantenimiento
de su vela.

Jorge Núñez

El mantenimiento es Desde antes de realizar
frecuente y hay que la entrevista Jorge se
tener en cuenta el encontró con mucho
manual que nos envía ánimo por ayudar con
cada fabricante por lo información para el
general cuándo son buen desarrollo de esta
nuevas se realiza el actividad, a medida que
chequeo cada año y la entrevista avanzaba
cuándo llega a los 2 se tornó más serio, pero
años tenemos que hacer siempre manteniendo la
un chequeo más seguridad en sus
minucioso de lo que respuestas mostró
son las líneas, de lo que felicidad al hablar sobre

es la tela.

el parapente.

Bueno aquí como en Ecuador o en Sudamérica la economía es diferente que en otros países aquí las volamos un poco más y por ende tiene que ser un test más minucioso, actualmente hay talleres especializados en los cuales se ve la resistencia de la tela, cuánto tiempo puede pasar el aire qué tan resistente impermeable igual la resistencia de las líneas, para ver su

desgaste.

En cuanto al paracaídas este tiene otra especificación, hay que airearlo y doblarlo como dice fabricante cada seis meses, esto va a influir mucho en la apertura, mientras más regular sea su mantenimiento, más rápido será su rendimiento cuando lo necesitemos, y para cambiar de paracaídas si no se usa puede durar unos 4 años, y si lo usamos en mi opinión de 2 o 3 usadas hay que

		<p>cambiarlo por lo que se trata de un material muy diferente que el de la vela.</p>	
E.S	<p>Pregunta 2</p> <p>¿Con qué frecuencia se aplica el manual de seguridad antes de volar?</p>	<p>El chequeo básico que se lo realiza antes de cada vuelo es mayormente conocido como prechequeo para constatar que todo esté en orden, tanto líneas vela, arnés, posición del paracaídas y todo lo relacionado con el entorno como la geografía, revisar las condiciones meteorológicas,</p>	<p>Si tomamos en cuenta los accidentes que se han dado en Francia en el 2017, el 89% de los accidentes donde hubo muertes, fue por una falta de apertura de los paracaídas, por una mala decisión de los pilotos mas no por un mal mantenimiento de mismo (Wilkes, n.d.)</p> <p>En un inicio el estudiante</p>

evaluando cómo se encuentra el microclima, como están las tormentas, y revisar otros factores que rigen nuestra atmósfera, además de la dirección e intensidad del viento que son importantes para el desarrollo de nuestra actividad y tener un despegue exitoso.

este chequeo cuando el alumno no tiene mucha experiencia lo hace su instructor y a medida que el piloto avanza sus conocimientos lo hace

no puede realizar por sí cuenta el manual de seguridad por lo cual lo hace su respectivo instructor, es importante dejar en claro los pasos a seguir y que poco a poco el estudiante lo vaya implementando antes de cada vuelo, así lo entrevistados coinciden que este proceso de revisión de paracaídas y cintas del arnés es importante previo a cada vuelo, sin embargo no hay que enfocarse solo en el mantenimiento correcto de los equipo

		el mismo piloto.	también son necesaria
DR		Por lo general primero tenemos que llegar a la zona, mirar las condiciones climáticas, “leer el viento” como condiciones de viento fuerte o suave, chequea si hay lluvia, o si hay nubes que nos señalen que se aproxima una tormenta, después de esto se ve la seguridad del piloto como condiciones de la vela que no haya nudos en las líneas, chequear que esté bien puesto el	las capacitaciones para saber cómo deben actuar los pilotos ante situaciones de riesgo.

arnés, una vez revisado todos estos aspectos podemos decidir si tenemos las condiciones óptimas para volar, sino no volamos.

JN

El manual de seguridad debe señalar los pasos a seguir antes de volar

Bueno si vamos de paso a paso, primero chequeamos el paracaídas de emergencia que todo el enlace esté cerrado, después chequeo la vela

que todas las líneas estén libres y no existan nudos después de eso voy a conectarme al arnés me conecto hago un pre inflado y chequeo el ala y antes de salir a volar hacemos una verificación de la meteorología cómo están las condiciones de la nube, el viento qué tan rápido qué tan frecuente y qué tan laminar es, luego reviso que el espacio aéreo que esté libre para poder salir.

ES

pregunta 3

¿Qué factores de riesgo existen dentro de la práctica del parapente para un principiante, y cuál es el más peligroso?

Para un principiante la condiciones más complicadas realmente sería salirse del Plan de vuelo, omitir o no hacer caso a las indicaciones del instructor, debido a que es un alumno principiante y siempre va a estar volando bajo condiciones meteorológicas sumamente estables por lo tanto el riesgo en condición aérea es mínimo porque va a estar bajo la tutela 100% de instructor, aquí lo más importante es que pong

Existen factores como las condiciones geográficas que son ideales para la práctica de parapente (Urco, 2020)

Sin embargo, hay que tomar en cuenta que no es lo mismo considerar la geografía para un profesional como para un principiante. Tomando en cuenta el criterio de los entrevistados el plan de vuelo es algo esencial para cualquier vuelo independientemente del nivel del piloto, en caso de que los pilotos se de

		<p>en práctica lo que se generó en el pre vuelo se apega completamente al Plan de vuelo y hace caso a las órdenes que se le dan vía radio</p>	<p>cuenta de alguna anomalía en la geografía o en las condiciones meteorológicas, debe aconsejar a los pilotos no experimentados. Se concluye que la geografía</p>
<p>DR</p>		<p>Nitón es un lugar que no recomiendo para que vuelen principiantes, lo primero que se debe hacer es practicar en él la tierra, en el suelo, inflando la vela y aprendiendo a controlarla, todo esto con viento súper suave puede ser de unos 10-15 km por hora, creo</p>	<p>sí es ideal para el deporte pero no para todos los pilotos.</p>

que lo más peligroso es no saber qué hacer si ocurre algún imprevisto en el aire por las condiciones climáticas.

JN

El factor más peligroso es la no lectura, no saber leer las condiciones meteorológicas es lo más complicado para un principiante; por ejemplo, si yo soy principiante y estoy solo, es mejor no salir y si estoy con alguien que tiene más experiencia le escucho a el,

		<p>primero analizo cómo están las condiciones afuera y yo puedo salir.</p>	
ES	<p>Pregunta 4</p> <p>Como profesional en parapente, ¿ha sufrido accidentes al realizar este deporte?</p>	<p>Bueno en este caso tendríamos que analizar muy bien qué es un accidente y qué es un incidente: un incidente pues es algo que no puede suceder tanto en el despegue como en el aterrizaje y en vuelo. Y tenemos procedimiento para recuperarlo y tratar de estabilizarse: entre tanto el accidente realmente pues es un incidente mal controlado</p>	<p>Al empezar a realizar un deporte de aventura hay que tener siempre en cuenta la posibilidad de lesiones ya sea leves o graves, en el caso de parapente el ser humano no está adaptado a desenvolverse en el viento, esto hace que las lesiones y accidentes no sean pocos. Felett (2014)</p> <p>La correcta aplicación de</p>

		<p>que nos va a llevar ; desencadenar algo peo donde estamos habland prácticamente de lesione fracturas etcéter ventajosamente En 2: años de actividad tengo e radio de la muñec: derecha roto por un descuido.</p>	<p>las medidas de segurida nos ayuda a reducir l posibilidad de que no ocurra algún accidente sin embargo no l elimina.</p>
<p>DR</p>		<p>Siendo sinceros si he sufrido accidentes leves como pequeños golpes y raspones, todo esto debido a una mala lectura del clima y por viento fuerte, la vela me arrastró y sufrí golpes</p>	

		<p>leves y me ensucio toda la ropa nada más, pero gracias a Dios no pasó nada grave.</p>	
JN		<p>No, no he sufrido ningún accidente.</p>	
ES	<p>Pregunta 5</p> <p>¿Cuál es la motivación principal de los turistas para elegir Nitón sobre otros despegues?</p>	<p>La motivación principal realmente es su entorno Nitón, que está ubicado en un espacio sumamente estratégico donde tenemos un mirado natural a todo a todos los volcanes, tenemos a frente a solo 22 km el volcán Tungurahua. tenemos una vista de lo</p>	<p>El turismo se ha convertido en una fuente de ingresos muy importante, Araújo & Gosling (2017), por lo que en su estudio sobre las motivaciones de los turistas los clasifican en diferentes categorías dentro de las cuales</p>

Altares Carihuairazo
Chimborazo, hacia el
norte los Ilinizas y con
poquito de suerte en
Cotopaxi. En todo caso su
posición estratégica es la
que más les llama la
atención a los turistas
extranjeros.

Cómo segundo punto le
llama la atención que es
un sitio donde se puede
despegar volar y aterrizar
en el mismo sitio, porque
generalmente los vuelos
de parapente se van hacia
el fondo del Valle pero
aquí en Nitón utilizamos
las corrientes y se les da

menciona la búsqueda de
libertad, búsqueda de
aventura, alejarse del
cotidiano, y genera
nuevas historias por
contar.

Teniendo en cuenta este
estudio El turismo
alternativo se considera
alejarse de las masas, la
aventura es parte
indiscutible del parapente
es por esto que se
concluye en que la
principal motivación es la
necesidad de libertad
mediante el parapente
que es un deporte
maravilloso que logra

		<p>un servicio diferente a que normalmente se le ofrece en otros sitios.</p>	<p>complementarse con los inigualables paisajes de la zona andina, además la geografía del lugar e</p>
<p>DR</p>		<p>Simplemente Ecuador es el lugar más lindo del mundo, pensaría yo, es por esto que la gente viene acá al cerro Nitón, por el maravilloso paisaje se puede observar los volcanes y eso es algo inigualable porque otros despegues no cuentan con esa suerte.</p>	<p>algo que llama mucho la atención a turista extranjeros por los volcanes que se pueden observar</p>
<p>JN</p>		<p>Es por el paisaje, por sentirse libres y por</p>	

		<p>tener una experiencia única.</p> <p>El vuelo es el único estar solos en el aire sin el ruido de un motor solo escuchando el viento es impresionante y a más de eso tenemos todo este paisaje de montañas volcanes alrededor de aquí que es alucinante.</p>	
ES	<p>Pregunta 6</p> <p>¿Cree usted que la tecnicidad de Nitón es ideal para pilotos</p>	<p>Totalmente nuestra zona de vuelo es una zona para pilotos que ya tienen su experiencia y van a progresar muchísimo</p>	<p>Las condiciones meteorológicas analizadas en Azuay no muestran que existe una estabilidad en los datos</p>

<p>experimentados en comparación con otros despegues?</p>	<p>aquí en Nitón. En la mañana poseemos condiciones térmicas, en las tarde termodinámicas (netamente dinámicas que es nuestro fuerte.</p> <p>En la tarde el valle se enfría, el viento sube de valle por la ladera y no genera un colchón dinámico súper estable para que nuestro pilotos, y todos los pilotos que están en la zona puedan progresar en los diferentes ámbitos de nuestra actividad.</p>	<p>como velocidad de viento y humedad entre otros, los pilotos de parapente necesitan de (a 20km para poder despegar y aterrizar sin ningún inconveniente (Pasato & Armando 2021).</p> <p>Las condiciones meteorológicas en Nitón no son siempre predecibles o estables, e por esto que se considera un excelente lugar para lograr la progresión que los pilotos desean llegando a ganar mucho.</p>
---	--	---

DR

Sí, sí claro aquí para la gente que tenga más experiencia es un despegue obligado que les recomiendo visitar tiene que venir a volar acá, ellos pueden venir y practicar aquí porque es una zona súper increíble, gracias a las condiciones meteorológicas y la fuerza del viento que generalmente aquí tenemos, esto les ayudará para progresar en sus niveles y avanzar en este maravilloso deporte

experiencia,
convirtiéndolo en un lugar para piloto experimentados

JN		<p>Depende mucho del tiempo, hay días en que sí da mucha libertad y en condiciones muy tranquilas se puede decir, en este caso que para un piloto de un nivel intermedio estaría bien , sin embargo hay días muy fuertes que ni los pilotos avanzados pueden salir.</p>	
ES	<p>Pregunta 7</p> <p>¿Considera usted que el cerro Nitón, es un despegue para la</p>	<p>No, para iniciación definitivamente no. Para pilotos nivel 1 y nivel 2 disponemos de otras zonas de vuelo netament</p>	<p>En el estudio expuesto por Ramis et al. (2014) nos da a conocer que en la iniciación de un deporte el peso de cometer un</p>

	<p>iniciación en el parapente?</p>	<p>para la formación de pilotos, Nitón es una zona para pilotos Nivel P3 que es considerado un nivel medio en adelante, en todo caso alumnos o estudiantes a Nitón no es recomendable para sus primeros vuelos.</p>	<p>error es muy bajo porque se lo considera fácilmente corregible.</p> <p>La autoeficacia es un factor que nos puede ocasionar graves lesiones o incluso la muerte. Comparando nuestros resultados podemos</p>
<p>DR</p>		<p>No, para los principiantes no, como dije hace un momento es preferible que se practique más en el piso con viento suave de 10 a 15 Km por hora, tratando de controlar más la vela pero</p>	<p>concluir que a diferencia de otros deportes la iniciación en el parapente debe ser muy cuidadosa porque no es fácilmente corregible.</p> <p>Un error puede desencadenar en una tragedia, me parece muy</p>

		quitarse de la cabeza la idea de despegar, porque un despegue sin un buen plan puede acabar en una tragedia.	bien que Nitón no sea un lugar para principiante puesto que el proceso de formación debe ser progresivo.
JN		Para un piloto principiante no es un buen lugar por las condiciones meteorológicas.	

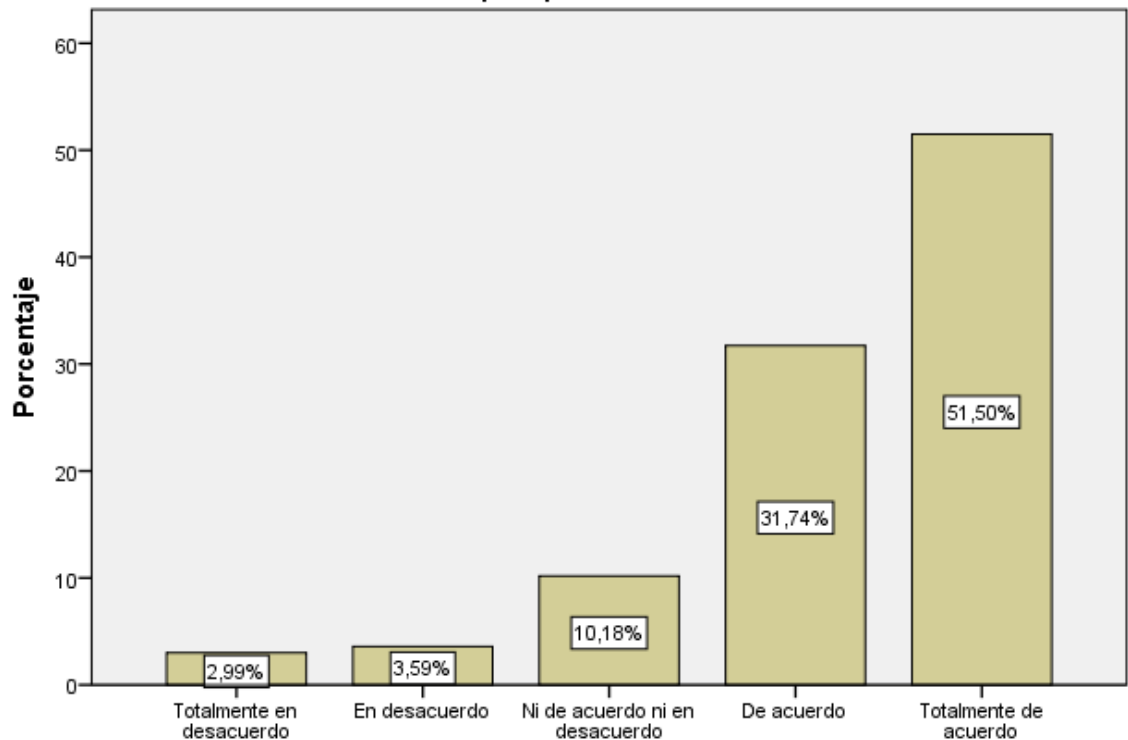
Objetivo 2: Identificar los motivos por los que se prefiere el turismo de aventura en la zona relacionada con el cerro Nitón.

Encuesta.

A continuación, se presenta el análisis cuantitativo, que da respuesta al objetivo 2, el mismo fue aplicado a 167 personas, de acuerdo con los resultados de la fórmula estadística aplicada a la población.

Pregunta 1. ¿Considera que el cerro Nitón es un lugar adecuado para la práctica de parapente?

Figura 3. Gráfico estadístico de la pregunta 1

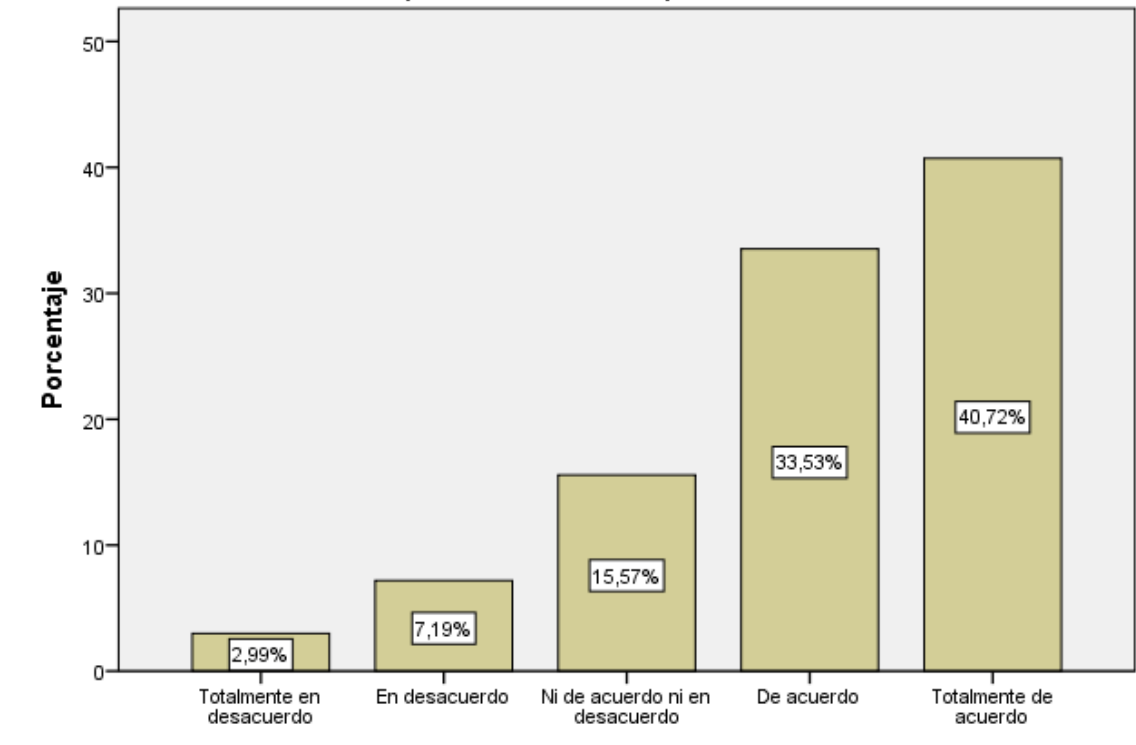


Análisis: De acuerdo con los resultados obtenidos mediante la aplicación del instrumento, podemos determinar que las personas encuestadas consideran que el cerro Nitón si es un lugar apto para la práctica de este deporte de aventura, Parapente.

Pregunta 2.

¿Considera que las condiciones meteorológicas son las adecuadas para la práctica de este deporte?

Figura 4. *Gráfico estadístico de la pregunta 2*



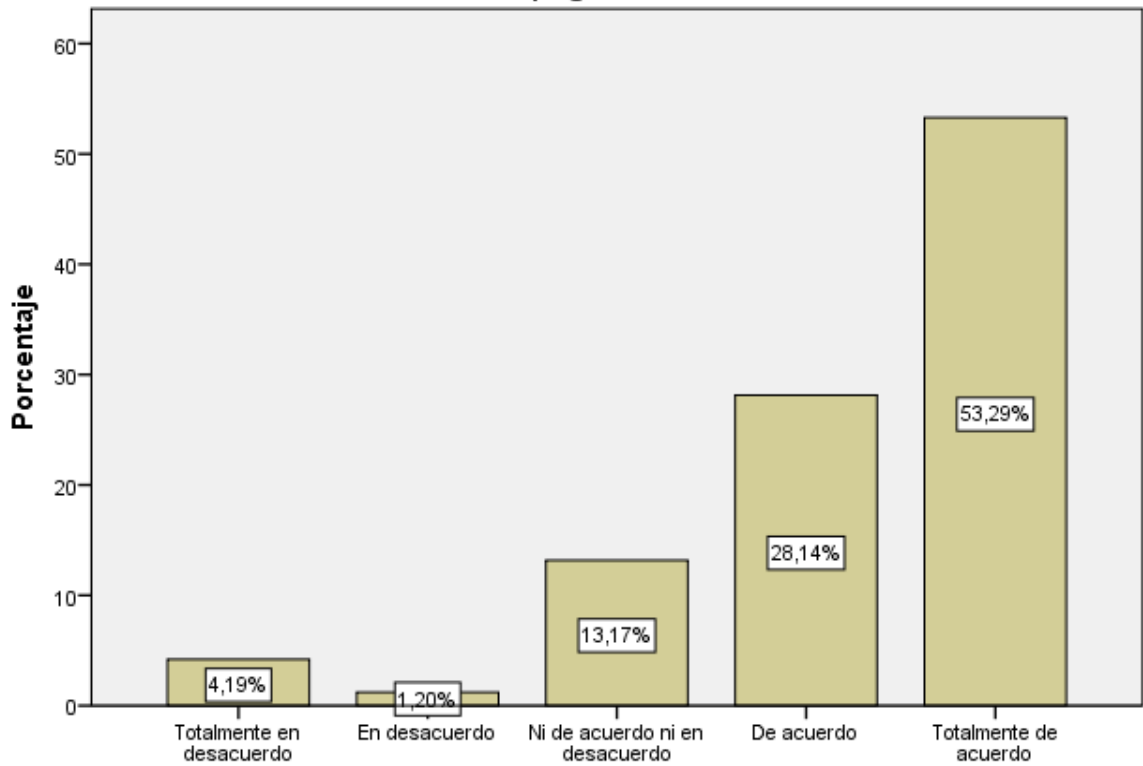
Nota: Datos obtenidos a través del análisis de los resultados en el programa SPSS.

Análisis: Esta fue una de las preguntas donde se empezó a observar más diferencias en las respuestas, los encuestados nos muestran que las condiciones meteorológicas adecuadas varían de acuerdo al nivel de experiencia de los pilotos o de los turistas que realizan la práctica de parapente en el cerro Nitón, sin embargo, se concluye que las condiciones meteorológicas aunque sean cambiantes (con viento suave o con viento fuerte) si son adecuadas para la práctica de este deporte.

Pregunta 3.

¿Considera que el paisaje es un factor importante para elegir Nitón sobre otros despegues?

Figura 5. Gráfico estadístico de la pregunta 3



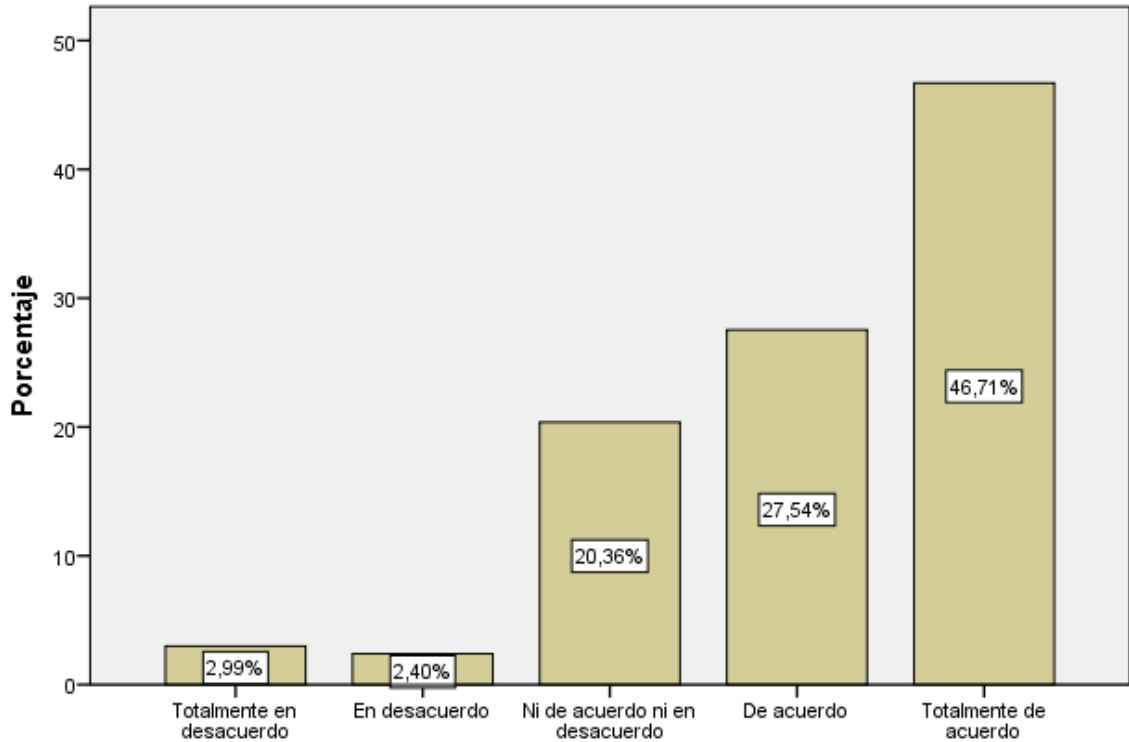
Nota: Datos obtenidos a través del análisis de los resultados en el programa SPSS.

Análisis: para esta pregunta intentamos corroborar los resultados de la entrevista donde nos mencionaron que la belleza paisajística es uno de los principales motivos de visita al cerro Nitón, con este resultado podemos demostrar que el paisaje si es un factor influyente para la visita al cerro y para la realización del Parapente.

Pregunta 4.

¿Considera que la cercanía entre las agencias operadoras y el cerro Nitón son un factor para practicar parapente allí y no en otros despegues?

Figura 6. Gráfico estadístico de la pregunta 4



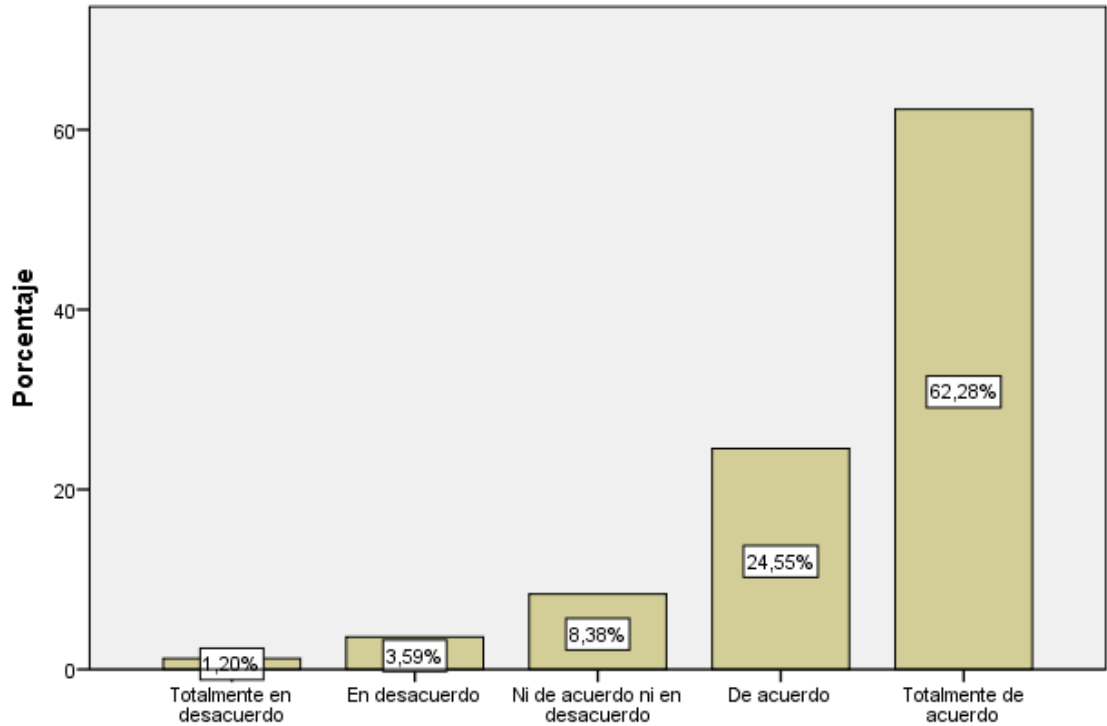
Nota: Datos obtenidos a través del análisis de los resultados en el programa SPSS

Análisis: la mayor parte, por no decir la totalidad de turistas que recibe el cerro Nitón, es gracias a las agencias que se encuentran ubicadas en el cantón Baños de Agua Santa, esto nos da como resultado que las personas encuestadas se encuentren de acuerdo que el factor de visita si depende de las agencias operadoras que ofertan este deporte de aventura, sin embargo el resto de personas que no se consideran turistas sino pilotos llegan por sus propios medios para disfrutar de este despegue.

Pregunta 5.

¿Cree que el nivel de profesionalismo de los guías es un factor para elegir la práctica de parapente en el cerro Nitón?

Figura 7. Gráfico estadístico de la pregunta 5



Nota: Datos obtenidos a través del análisis de los resultados en el programa SPSS.

Análisis: Actualmente es muy importante contar con las certificaciones correspondientes tanto nacionales como internacionales para ejercer como guía especializado en Parapente, es por esto que las agencias se encuentran trabajando en conjunto solo con pilotos certificados, dándonos como resultado que uno de los factores principales de visita al cerro Nitón si es gracias a que se trabaja solo con pilotos experimentados.

Discusión

En el cerro Nitón la práctica de parapente cada vez es más reconocida, podemos segmentarla puesto que va acorde a cumplir 3 categorías de motivación de los turistas: la búsqueda de libertad e identidad; búsqueda de nuevas experiencias por contar; y, búsqueda de adrenalina o éxito, propuesto por **Araújo & Gosling (2017)**. Estas encajan perfectamente en este deporte, como resultado de la aplicación de nuestro primer instrumento podemos concluir que existen factores que pueden poner en riesgo la integridad del piloto o de los pasajeros que practiquen este deporte, los principales factores son; Una mala lectura de las condiciones climáticas tomando en cuenta formaciones de nubes, velocidad del viento, espacio aéreo, un mal uso del manual previo al despegue , y por último un desconocimiento de la zona geográfica tanto de despegue como de aterrizaje. Pese a que el vuelo libre es una actividad inigualable tenemos que cumplir reglas establecidas, es por esto que los nuevos pilotos deben tener muy en claro el proceso adecuado para ser un profesional o simplemente un buen deportista.

En un inicio las escuelas de parapente tienen sectores designados para el aprendizaje, cuando ya se haya alcanzado un buen nivel, empezar con viento suave de 10 a 15 km por hora, practicando en el piso y con los primeros vuelos en Nitón. Es indispensable para despegar, tener en cuenta siempre el plan de vuelo y las indicaciones de pilotos más experimentados.

Los datos sobre la motivación del turista fueron determinados a partir de la elaboración de una encuesta, misma que ayudó al autor a determinar los factores principales de visita que se dan en el siguiente orden; Profesionalismo de los guías, los turistas que visitan el cerro Nitón lo hacen por los guías profesionales que ejercen su profesión de pilotos de parapente en este lugar, sin embargo existen pilotos que no poseen certificaciones o que se encuentran en proceso de formación, estos se encuentran dentro de la modalidad monoplaça, es decir que no pueden realizar vuelos tándem o con pasajeros, el segundo factor es el paisaje dándonos como resultado que los turistas, pilotos nacionales y

extranjeros les agrada bastante la zona geográfica donde se encuentra el cerro Nitón puesto que nos ofrece una vista de los volcanes que es simplemente impresionante, y por último todas estas características llegan a complementar el cerro nitón convirtiéndolo en un lugar que cumple con los requisitos para ser denominado como apto para la realización de la práctica de este deporte, sin embargo hay que tomar en cuenta que las condiciones cambiantes permite el desarrollo del turismo de aventura pero no es aconsejable para la iniciación en este deporte.

Verificación de hipótesis

La presente investigación al ser mixta presenta las siguientes hipótesis.

Tabla 9 *Hipótesis planteadas*

Hipótesis Alternativa	La práctica de parapente SI aporta al desarrollo del turismo de aventura en el cerro Nitón
Hipótesis Nula	La práctica de parapente NO aporta al desarrollo del turismo de aventura en el cerro Nitón

Tabla 10 Resultado de la hipótesis

	Hipótesis nula	Test	Sig.	Decisión
1	Las categorías de ¿Considera que el cerro Nitón es un lugar adecuado para la práctica de parapente? se producen con probabilidades iguales.	Prueba de chi-cuadrado de una muestra	,000	Rechazar la hipótesis nula.
2	Las categorías de ¿Considera que las condiciones meteorológicas son las adecuadas para la práctica de este deporte? se producen con probabilidades iguales.	Prueba de chi-cuadrado de una muestra	,000	Rechazar la hipótesis nula.
3	Las categorías de ¿Considera que el paisaje es un factor importante para elegir Nitón sobre otros despegues? se producen con probabilidades iguales.	Prueba de chi-cuadrado de una muestra	,000	Rechazar la hipótesis nula.
4	Las categorías de ¿Considera que la cercanía entre las agencias operadoras y el cerro Nitón son un factor para practicar parapente allí y no en otros despegues ? se producen con probabilidades iguales.	Prueba de chi-cuadrado de una muestra	,000	Rechazar la hipótesis nula.
5	Las categorías de ¿Cree que el nivel de profesionalismo de los guías es un factor para elegir la practica de parapente en el cerro Nitón? se producen con probabilidades iguales.	Prueba de chi-cuadrado de una muestra	,000	Rechazar la hipótesis nula.

Se muestran las significancias asintóticas. El nivel de significancia es ,05.

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 Conclusiones

- Se determinó los factores de riesgo dentro de la práctica del parapente mediante la aplicación del instrumento de esta investigación, el mismo que nos dio como resultado varios factores que pueden afectar la estabilidad en el vuelo libre, el más relevante es la falta de lectura de las condiciones meteorológicas, como velocidad del viento, formaciones de cúmulos y demás formas de las nubes, que en caso de un error de lectura, aumenta las posibilidades de accidentes para los pilotos, otro de los factores importantes es la falta de chequeo previo a cada vuelo empezando por la seguridad del piloto y tomando en cuenta el tráfico aéreo antes de despegar, y por último pero no menos importante tenemos la falta de mantenimiento regular de nuestro equipo como velas, sillas, paracaídas las líneas del suspentaje, que se mantiene en un desgaste constante.
- Los turistas y pilotos prefieren los deportes de aventura, específicamente el Parapente en el cerro Nitón, ubicado en la sierra centro del Ecuador, por varios motivos, dentro de los cuales es importante mencionar la facilidad de acceso al despegue, las condiciones geográficas y meteorológicas que se desarrollan en este lugar, sin embargo el motivo principal es por los maravillosos paisajes que se pueden observar, en un día despejado el paisaje andino que nos muestra este sector es simplemente sublime, pudiendo observar desde las alturas 6 volcanes Tungurahua, Altares, Chimborazo, Carihuairazo, Ilinizas y Cotopaxi.
- Se creó un manual básico donde se detallan las generalidades de este deporte, empezando por las partes del parapente, la descripción del equipo tomando en cuenta sillas o arneses, velas, paracaídas, también se explica el proceso de seguridad que todos los pilotos deben seguir previo al despegue.

El manual presentado muestra recomendaciones para los pilotos principiantes, esto se realizó tomando en cuenta todos los datos proporcionados por los profesionales del Parapente y los resultados de esta investigación, esta propuesta sirvió de ayuda para el proceso de enseñanza, el cual debe mantenerse en toda la carrera profesional o deportiva del piloto interesado.

4.2 Recomendaciones

- El vuelo libre es un deporte maravilloso, los pilotos principiantes y avanzados deben saber que la autoeficacia es un factor que puede desencadenarse en una tragedia es por esto que se recomienda seguir al pie de la letra el manual de seguridad, además de que un piloto principiante no debe arriesgarse a volar sin la supervisión de un piloto avanzado.
- El parapente es un deporte que en la realidad de nuestro país se encuentra todavía en avance, es por esto que se recomienda a los pilotos y distribuidores de equipos tomar conciencia de la antigüedad de los productos que se adquieren o se venden, y brindarles un mantenimiento más minucioso, puesto que de estos depende la integridad tanto del piloto como del pasajero, una mala práctica o mal uso de los mismos puede causar heridas fatales o, incluso, la muerte.
- El cerro Nitón, en la sierra centro del Ecuador, es un lugar espectacular para el vuelo libre, y mantenerlo y cuidarlo depende de todos, por lo que se sugiere al GAD Municipal de Pelileo que incluya en la planificación institucional determinados proyectos a ejecutarse directamente o previo a un acuerdo público-privado, con los dueños de los despegues logrando un mejor manejo y reconocimiento de este deporte, utilizando el magnífico paisaje andino que aquí se observa, para el beneficio del cantón, el turismo como tal y contribución a otras actividades locales, que dinamizan la economía.

Propuesta

Creación de un manual básico para la práctica del parapente

Título de la propuesta

La Práctica del parapente

Objetivo de la propuesta

Proponer un manual que sirva en el proceso de formación de los pilotos de parapente

Justificación

La falta de información pública para las personas interesadas en este deporte es escasa es por esto por lo que el presente manual busca dar a conocer a los nuevos pilotos las generalidades de este deporte empezando por una introducción general al vuelo libre, partes del parapente y también las medidas de seguridad que se deben tomar en cuenta para los primeros vuelos, así como condiciones meteorológicas o tráfico aéreo.

Desarrollo de la Propuesta

A continuación, se presenta capturas del manual básico, mostrando todas las secciones del mismo, empezando por la portada, base reglamentaria, introducción, partes del parapente, medidas de seguridad, técnicas básicas para empezar en este deporte, recomendaciones y por último la contraportada.

Figura 8 Portada del manual.



Figura 9 *Tabla de contenido del manual.*

TABLA DE CONTENIDO

• BASE REGLAMENTARIA	01
• INTRODUCCIÓN AL VUELO LIBRE	03
• EQUIPO DE PARAPENTE	04
• MEDIDAS DE SEGURIDAD PREVIO AL DESPEGUE	10
• TÉCNICAS BÁSICAS	13
• METEOROLOGÍA (FORMACIONES DE NUBES)	16
• RECOMENDACIONES	19

Figura 10 *Captura de pantalla de la pág. 1 del manual.*

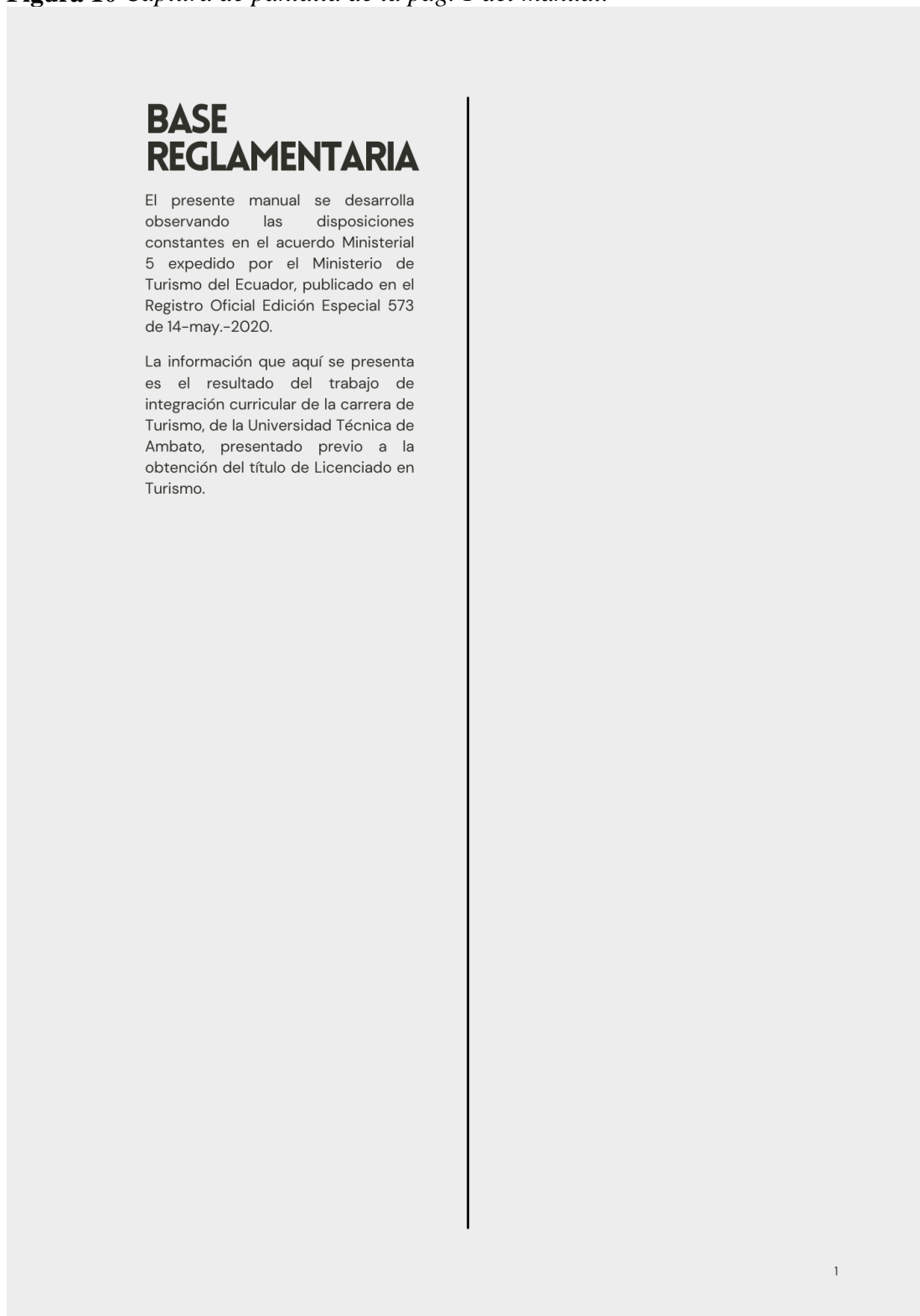


Figura 11 Captura de pantalla de la pág 3 del manual.

INTRODUCCIÓN

AL VUELO LIBRE



El sueño de volar se ha mantenido en todo el transcurso de los años, el hecho de viajar por los cielos ha llamado la atención de grandes y pequeños.

El Parapente es una nave aero flexible simplemente construida por cuerdas y tela, los materiales que constituyen un parapente no contienen ninguna forma rígida, es por esto que se facilita para guardarlo en una mochila.

La idea principal del parapente empezó a formarse cuando la Nasa intentó utilizar estos equipos para recuperar sus cápsulas espaciales, basándose en la idea de Gertrude Rogallo, con el pasar del tiempo un grupo de paracaidistas procedentes de Francia empezaron a practicar su precisión en los aterrizajes,

cosa que después pasó a segundo plano al momento de darse cuenta que se podía planear por mucho más tiempo del planificado, interesándose así más por el vuelo libre, poco a poco los paracaídas antiguos se fueron modificando para convertirse en paracaídas de pendientes, con el paso del tiempo los montañistas se interesaron en este invento puesto que se les hacía más fácil bajar las colinas planeando. Desde ese momento ha pasado casi un siglo de evolución para contar con la tecnología y seguridad que brinda ahora un parapente, llegando hasta velocidades de 70 km por hora, y brindando horas y km de vuelo libre para los amantes de este maravilloso deporte.

Figura 12 Captura de pantalla de la pág 4 del manual.

EQUIPO DE PARAPENTE

VELA - ALA



EXTRADÓS

Esta parte de la vela es muy fácil ubicarla puesto que es la que se encuentra en la parte superior, tomando en cuenta que es una vela inflada.



INTRADÓS

Podemos ubicarla puesto que es la superficie que se encuentra debajo de los extradós, también es la que contiene todas las cuerdas del suspentaje, esto lo hace una parte muy importante de la vela y del parapente en sí.



BORDE DE ATAQUE

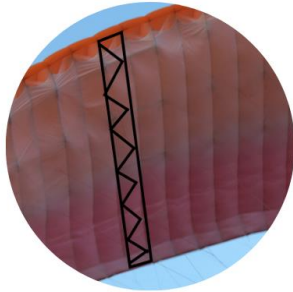
Esta es la parte que enfrenta el viento por lo general es de forma redondeada, también es la que posee las aperturas para dejar inflar la vela.



BORDE DE FUGA

la aerodinámica de la vela permite que el viento que no la infla recorra por los extradós e intradós hasta que termine su ciclo en el borde de salida, el cual une estas dos partes de la vela que ya detallamos, la diferencia con el borde de ataque, es que este tiene una forma muy delgada para permitir que el viento siga su camino.

Figura 13 Captura de pantalla de la pág 6 del manual.



**CINTAS DE CARGAS
DIAGONALES**

Son las que se encuentran por dentro de la vela su función principal es repartir el peso generado por el piloto y el suspentaje a toda el Ala.

SUSPENTAJE



ANCLAJE SUPERIOR

Este es el que conecta directamente las líneas con la vela específicamente con el intradós.



3ER PISO

También conocido como piso superior del suspentaje, es la parte más alta después del anclaje superior.



2DO PISO

Las líneas medias las podemos encontrar por debajo del 3er piso cada vez se van ramificando las cuerdas, una vela puede llegar a tener más de 100 tramos de líneas.

Figura 14 Captura de pantalla de la pág 10 del manual.

MEDIDAS DE SEGURIDAD PREVIO AL DESPEGUE

El control básico se lo realiza antes de cada vuelo es mayormente conocido como prechequeo y se lo realiza para constatar que todo esté en orden, tanto líneas, vela, arnés, posición del paracaídas y todo lo relacionado con el entorno como geografía, y las condiciones meteorológicas

A continuación se presenta los pasos a seguir previo a un despegue.



1 PARACAÍDAS

El primer punto a tener en cuenta es chequear el paracaídas de emergencia, revisar el buen estado del mismo; que esté en su posición adecuada; y, que los contenedores se encuentren cerrados correctamente.

2 ALA O VELA

Una vez revisado los contenedores continuamos con la vela, tenemos que revisar que las bandas y mailones se encuentren en buen estado, posteriormente revisamos el estado de las líneas, que no se encuentre ningún tipo de nudos u objetos que puedan complicar el despegue, como ramas o piedras

3 ARNÉS O SILLA

A continuación nos conectamos a nuestra silla, revisando que los mosquetones se encuentren cerrados correctamente, y que las bandas no se encuentren cruzadas.

Continuamos con las perneras, la cinta ventral y la cinta vertical, es muy importante revisar que se encuentren bien conectadas puesto que de estas depende nuestra seguridad.

Figura 15 Captura de pantalla de la pág 11 del manual.

4 PRE INFLADO

Para realizar el pre inflado o pared, utilizamos nuestras bandas A, inflando la vela y dándole la forma de arco, este paso también nos ayuda a revisar nuevamente que las líneas y estabilos se encuentren libres, además que los mandos no estén en una mala posición con relación a nuestros brazos.

5 METEOROLOGÍA

Este es uno de los aspectos más importantes a considerar, en un inicio un principiante siempre debe volar con un piloto que tenga más experiencia, que le proporcione una buena "lectura" de las condiciones climáticas, los aspectos a considerar son las formaciones de nubes, velocidad del viento, condiciones térmicas o dinámicas, y posibles tormentas cercanas.

6 GEOGRAFÍA

Si el paso anterior se lo realizó con éxito, precedemos a revisar la zona en la que nos encontramos. Observar si en nuestro trayecto existen obstáculos como árboles, casas, cables de alta tensión, antenas de radio, o formaciones montañosas, que puedan ser un riesgo para el vuelo. Es necesario ubicar el punto de no retorno que posee el despegue. Estos datos son necesarios para elaborar nuestro plan de vuelo.

7 PLAN DE VUELO

Considerando los aspectos geográficos, analizamos toda la ruta que vamos a realizar, empezando desde el despegue, punto de no retorno, tiempo de vuelo, y por supuesto ya pensar en el aterrizaje. En caso de que las condiciones climáticas cambien, saber en que sector puedo realizar un aterrizaje de emergencia.

Figura 16 Captura de pantalla de la pág 12 del manual.

8 ESPACIO AÉREO

Cumpliendo todos los pasos anteriores chequeamos que no existan aves, otros pilotos despegando, volando muy cerca o aterrizando, que nuestro espacio aéreo se encuentre totalmente libre.

9 INFLADO Y CONTROL

Cumpliendo todos los pasos anteriores procedemos a inflar por completo la vela, depende del despegue lo realizaremos enfrentando o en contra viento, una vez se encuentre en los 90 grados, controlamos el cabeceo, la dirección, miramos que todo se encuentre listo y damos velocidad manteniendo firmemente los mandos.

10 DISFRUTA TÚ VUELO

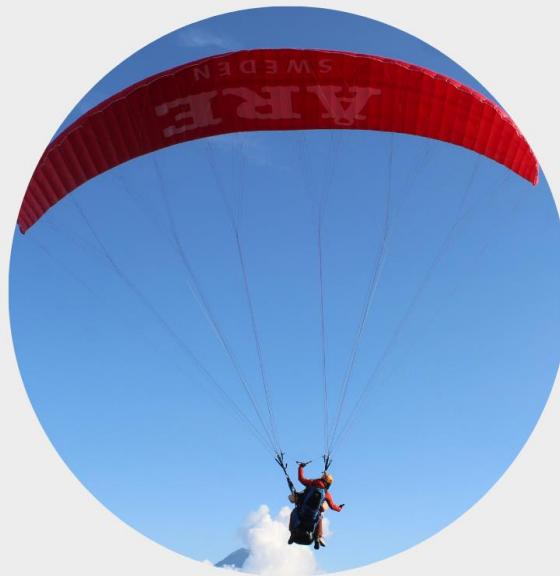


Figura 17 Captura de pantalla de la pág 13 del manual.

TÉCNICAS BÁSICAS

Existen técnicas que todo piloto debe conocer para empezar en este maravilloso deporte, a medida que el piloto avanza en sus habilidades deberá aprender nuevas habilidades acorde a su nivel, en el presente manual se presentan las principales destrezas que se debe adquirir al iniciar en el parapente.

DESPEGUE

DE FRENTE

Esta es una de las primeras habilidades que se empieza a desarrollar al iniciar en el parapente, empezamos de frente al viento, con nuestra vela atrás, tomando las bandas A, y lo mandos. Ya en la posición final, empezamos agregando velocidad, cuando la vela se encuentre a los 90° soltamos las bandas y controlamos el cabeceo con los mandos.



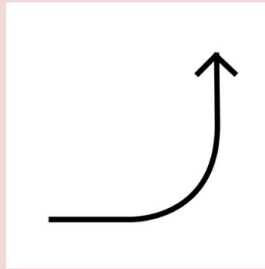
DE ESPALDAS

Una vez dominada la primera técnica podemos empezar a practicar el despegue de espaldas, este es más avanzado, puesto que se lo realiza con viento fuerte. Para esta técnica pasamos una de las bandas por nuestra cabeza para quedar enfrentados a la vela. Hay que tomar en cuenta que en esta posición los mandos quedan cruzados, inflamos la vela con la bandas A sin soltar los mandos, giramos para enfrentar el viento y damos velocidad.

Figura 18 Captura de pantalla de la pág 14 del manual.

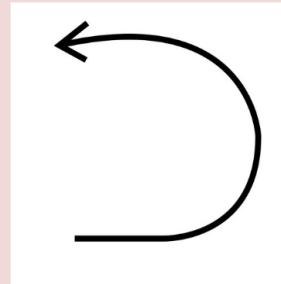
VUELO Y APROXIMACIÓN AL ATERRIZAJE

90°



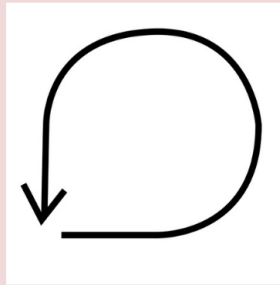
Empezaremos con las principales maniobras en el aire, el giro de 90 grados se lo realiza solo utilizando un mando ya sea el derecho o el izquierdo, también se puede empezar a utilizar el peso del piloto para más velocidad en el giro.

180°



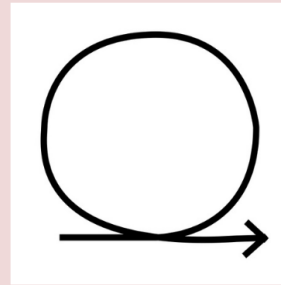
Esta maniobra nos permite regresar al mismo punto de partida, hay que tomar en cuenta la altura a la que el piloto se encuentra, al igual que en el giro de 90 grados utilizamos solo un mando derecho o izquierdo.

270°



Esta maniobra es recomendable utilizar el peso del piloto, sin embargo si se lo puede realizar simplemente utilizando los mandos, agregando mas tiempo al giro.

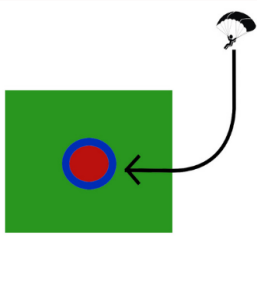
360°



Los giros 360 es una maniobra que en un inicio causa un poco de pánico, sin embargo las velas de escuela son totalmente seguras, esta maniobra se recomienda realizarla con una combinación entre el peso del piloto y los mandos.

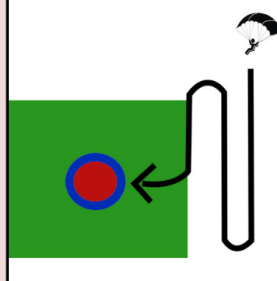
Figura 19 Captura de pantalla de la pág 15 del manual.

EN "L"



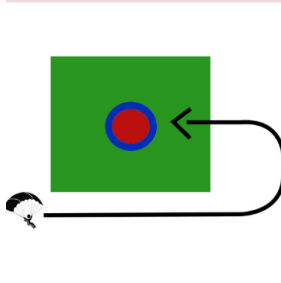
Teniendo claro los giros principales vamos con las maniobras de aproximación, cada letra describe la forma de la trayectoria que se realiza, la principal en L, simplemente enfrentamos el viento realizando un giro de 90 grados, y con una altura de 2 metros frenamos con los mandos y controlamos la vela.

EN "S"



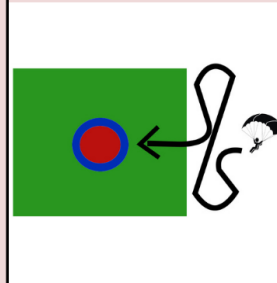
La aproximaciones en S se las realiza cuando el piloto todavía se encuentra demasiado alto tomado como referencia el despegue. Al realiza dos giros de 180 grados reduciremos la altura y podremos acercarnos al despegue con la altura adecuada.

EN "U"



Cuando realizamos aproximaciones en U es importante considerar el viento de cola, puesto que este aumenta la velocidad del parapente, al final se debe realizar dos giros de 90 grados reduciendo la velocidad y la altura al enfrentar el viento.

EN "8"



Esta maniobra es muy útil cuando el piloto no tiene el espacio suficiente para realizar una aproximación en S, con los 8 puede perder la altura y no acercarse al despegue, lo que le permite un control total del parapente en un espacio reducido.

EN "O"

La perdida de altura con esta maniobra se la realiza para conocer el terreno en su totalidad, para saber cual es la dirección que tiene el viento. No es recomendado para un principiante si el viento es demasiado fuerte, puesto que este giro lo utilizan en aterrizajes acrobáticos.

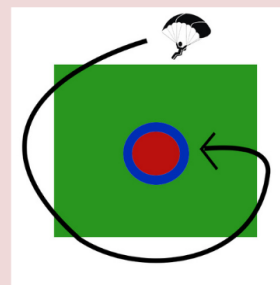


Figura 20 Captura de pantalla de la pág 16 del manual.

METEOROLOGÍA

FORMACIONES DE NUBES

El tener una buena lectura de las condiciones meteorológicas ayuda al piloto a prevenir accidentes.
A nivel meteorológico internacional se conoce y se acepta 10 formaciones de nubes, las cuales influyen en el vuelo libre y se encuentran detalladas a continuación.

ESTRATIFORMES

CIRROS	Son nubes altas que se encuentran aproximadamente entre los 5900 y 10000 m de altura, son una muy buena señal para el vuelo, muestran señal de humedad, clima cálido, sin embargo las largas tramas de cirros muestran el inicio de viento fuerte.	
CIRROESTRATO	Se las reconoce por su parecido con una manta blanca fina, que cubre parcialmente el cielo y deja observar la luna o el sol, construidas con cristales de hielo dan muestra de turbulencia en altas alturas (alrededor de 8,000m) que no lograrían afectar al vuelo del parapente.	
ALTOESTRATO	Al contrario de los cirroestratos, estas nubes debido a su espesor no dan posibilidad de ver el sol por completo y se pueden llegar a extender por varios km. Su influencia en el vuelo puede mostrar la presencia de turbulencia y viento moderadamente fuerte.	

16

Figura 21 Captura de pantalla de la pág 17 del manual.

NIMBOESTRATO

Por lo general estas nubes se encuentran entre 1100 a 1500 m de altura, son las conocidas nubes de lluvia, llegan a ser grises o con tonos más oscuros, estas nubes son señal de viento fuerte y de turbulencias.



ESTRATO

Estas se encuentran muy bajo alrededor de los 900m , no presentan señal de lluvia.

En caso de que esta nube se convierta en una niebla baja, no es recomendable el vuelo, por la falta de visibilidad que se presenta.



CUMULIFORMES

CIRROCÚMULO

Por lo general es un manto de nubes separadas con formas redondeadas, se encuentran desde los 6000 a 12000 m de altura, se forman por cristales de hielo.

Dan muestra de calentamiento moderado de la tierra, y es una señal de buen clima para los pilotos de parapente.



Figura 22 Captura de pantalla de la pág 18 del manual.

ALTOCÚMULO

Nubes de altura intermedia, se encuentran aproximadamente a 4000 m, se suelen presentar individualmente o en grupos cubriendo mayormente el cielo. Estas formaciones dan presencia de viento moderado pero en alturas considerables.



ESTRATOCÚMULO

Estas nubes son muy bajas, aproximadamente se encuentran a 1500m, se forman por gotas de agua. En el vuelo de parapente nos indican posible turbulencia ligera.



CUMULONIMBOS

Estas son nubes densas que tienen una formación vertical, se encuentran empezando en unos 800 m de altura. En el vuelo libre hay que tener muy en cuenta estas formaciones puesto que son las indicantes de una posible tormenta, lluvias o granizo.



CÚMULO

Estas nubes son aisladas tienen contornos muy bien definidos y su forma particular se asemeja a una cúpula. Estas formaciones nos indican posible calentamiento de la tierra, y son perfectas para realizar un vuelo térmico.



Figura 23 Captura de pantalla de la pág. 19 del manual.

RECOMENDACIONES

No cabe duda que la libertad que se siente en el parapente es una sensación que deseas sentir cada vez mas seguido. Sin embargo, como piloto debes mantenerte siempre sereno respetando la naturaleza; que es nuestra aliada en este deporte, analizar correctamente las condiciones meteorológicas y seguir al pie de la letra los pasos de seguridad que se muestran en este manual. Así lograrás progresar y mantener tu integridad a salvo.

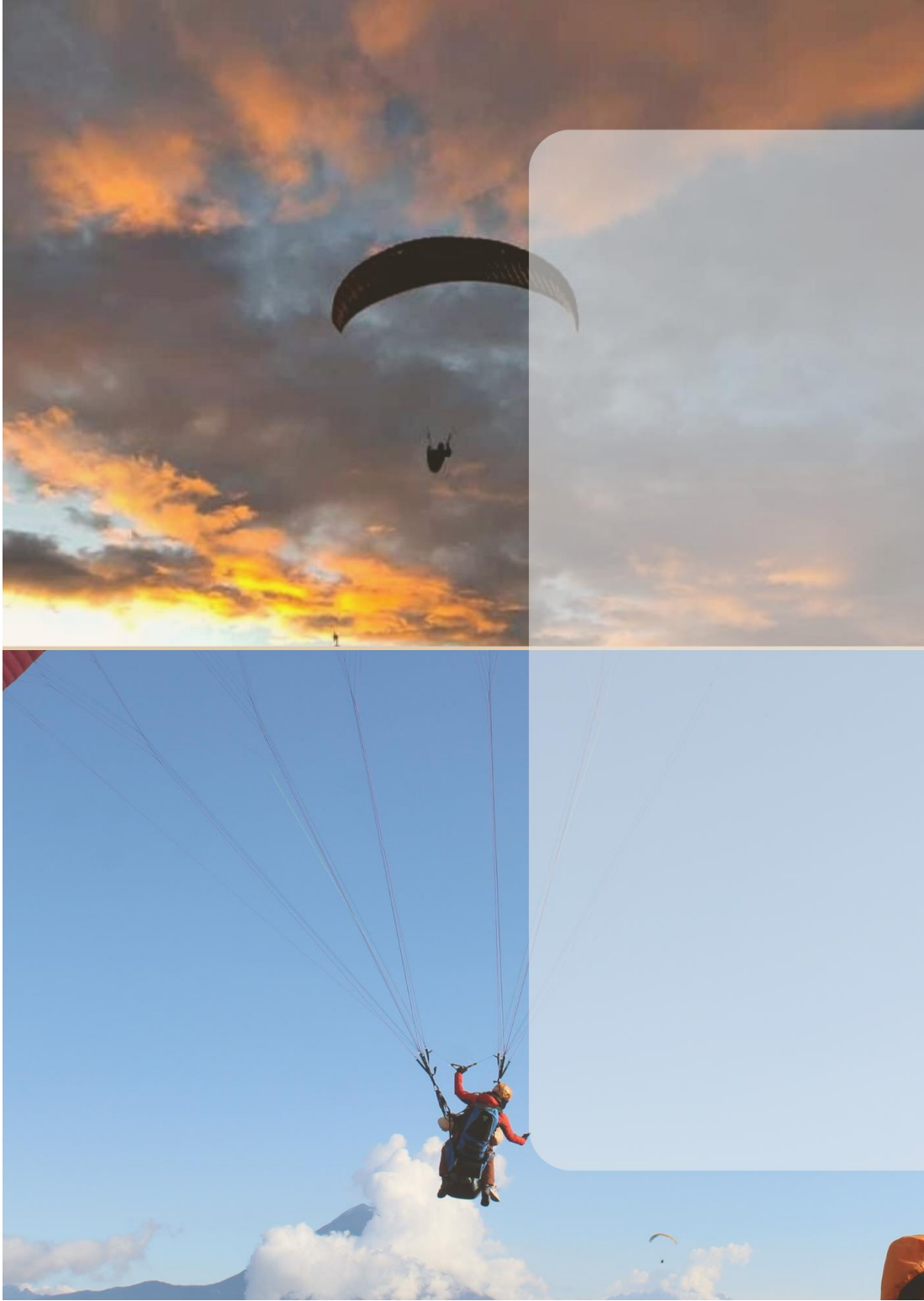
Los pilotos principiantes y avanzados deben saber que la autoeficacia es un factor que puede desencadenarse en una tragedia, por esa razón se recomienda que un piloto principiante no debe arriesgarse a volar sin la supervisión de un piloto avanzado

Sin nada mas que decir te deseo



**¡BUENOS
VUELOS!**

Figura 24 *Captura de pantalla de la contraportada del manual.*



C. MATERIALES DE REFERENCIA

Referencias bibliográficas

AEP. (2021). *CAPACITACIÓN*. Asociación Ecuatoriana de Pilotos y Profesionales de Parapente – AEEPPP. <https://www.aeparapente.com/capacitacion/>

APPI. (2020). *What is APPI*. The main goal of APPI,. https://flyappi.org/what_is_appi/

Beltrán, L., & Bravo, A. (2008). *Turismo de aventura: desarrollo y potencialidad*. Redalyc. <https://www.redalyc.org/pdf/5762/576261179008.pdf>

Brida, J. G., Pereyra, J. S., Such, M., & Zapata, S. (2008). *LA CONTRIBUCIÓN DEL TURISMO AL CRECIMIENTO ECONÓMICO*. Revistas UM. <https://revistas.um.es/turismo/article/view/47931/45901>

Ivanova, A., & Ibáñez, R. (2012). *Medio Ambiente y Política turística en México* (Vol. 1).

Martinez, L. (2007). *La Observación y el Diario de Campo en la Definición de un Tema de Investigación*. Ugel 01. Retrieved October, 2022, from <https://www.ugel01.gob.pe/wp-content/uploads/2019/01/1-La-Observaci%C3%B3n-y-el-Diario-de-campo-07-01-19.pdf>

Martinez, P. (2006). *El método de estudio de caso: estrategia metodológica de la investigación científica*. Redalyc. <https://www.redalyc.org/pdf/646/64602005.pdf>

Mateos, M. (2018). *Turismo activo, recreación al aire libre y deportes de naturaleza: una lectura geográfica*. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles. <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/2644>

MINTUR. (2020). *Reglamento de operación turística de aventura 2020*. turismo.gob.ec. <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/08/Reglamento-de-Operacio%CC%81n-Turi%CC%81stica-de-Aventura-2020.pdf>

Narváez, E. (2014). *El turismo alternativo: una opción para el desarrollo local*. Dialnet. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5537859>

National Geographic. (2011). *La Meteorología*. National Geographic. <https://www.nationalgeographic.es/ciencia/la-meteorologia>

Pagliero, L. (2020). *¿Qué son los Deportes Extremos?* SportHD News. <https://www.sporthd.news/texto-diario/mostrar/2138804/deportes-extremos>

Palacios, R. (2006). *Investigación cualitativa y cuantitativa Diferencias y limitaciones*. https://www.insp.mx/resources/images/stories/Centros/nucleo/docs/dip_lsp/investigacion.pdf

Zamora, F. (2018). *Método inductivo y su refutación deductista*. SciELO Cuba. http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1990-86442018000300117

Chavez, J. (2018). *¿Qué es el turismo de sol y playa? Concepto, características y actividades*. CEUPE. <https://www.ceupe.com/blog/turismo-de-sol-y-playa.html>

Cohen, E. (1972). *Toward a sociology of international tourism*. <https://www.jstor.org/stable/40970087>

Feletti, F. (2014). *Accidents and injuries related to powered paragliding: A cross-sectional study*. https://www.researchgate.net/publication/265175773_Accidents_and_injuries_related_to_powered_paragliding_A_cross-sectional_study

Fermández, F. (2022). *Experiencia practica: "Volar en parapente". Unidad didactica interdisciplinar en la Enseñanza Secundaria Obligatoria*. <https://www.raco.cat/index.php/ApuntsEFD/article/view/303597>

García, D., & Gonzáles, Z. (2019, Julio). *Análisis de la percepción de autoeficacia en pilotos de parapente*. <https://ddd.uab.cat/record/211108>

Lezano, L. (n.d.). *Control de aterrizaje de un ala delta a través de un sistema de sensores*. <https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/57471851/InformeUCSP-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1669865078&Signature=Lgu5jh~obfyuT-qnraRZwVAQU6KJ4qptmS~StdMRRw7mDaT8P02kNcYd2W9Da3QbnotPB~QMNsZRjzh5gMNRpSPITDMI~9BmGlqfJXWlpMJYH5TgQNGqjtYcbLYa61UIrZ4mGgzEcWZzUYAAJ>

López, I., & Sitko, S. (2019). *El parapente como deporte con interés científico*. <https://ecozona.eu/index.php/jonnpr/article/view/3031>

Moral, M., Fernández, M., & Sánchez, M. (2019). *Análisis del turismo rural y de la sostenibilidad de los alojamientos rurales*. <http://bdigital2.ula.ve:8080/xmlui/handle/654321/5513>

Rosas, Y., & Moreno, L. (2022). *Turismo naranja*. Savez Editorial. <https://savezeditorial.com/index.php/savez/article/view/129>

- Soto, N. R. (2019). *Ecoturismo*. biblioteca instituto superior tecnológico japon. Retrieved 202, from <http://190.57.147.202:90/jspui/bitstream/123456789/283/1/Ecoturismo.pdf>
- Tobon, S. (2013). *Turismo Religioso: Fenómeno Social Y Económico*. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2435380
- Urco, A. (2020). *La práctica de parapente como deporte de aventura en la montaña Nitón*. Repositorio Universidad Técnica de Ambato. <http://repositorio.uta.edu.ec/handle/123456789/31699>
- Araújo, G., & Gosling, M. d. S. (2017). *Los viajeros y sus motivaciones: un estudio exploratorio sobre quienes aman viajar*. Dialnet. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6324197>
- Flyecuador. (2017). *SIV y ACRO – Flyecuador Escuela de Parapente de Ibarra Ecuador*. Flyecuador Escuela de Parapente de Ibarra Ecuador. <https://www.flyecuador.com.ec/siv-y-acro/>
- Jara, S. (2002). *DISEÑO Y ELABORACIÓN DE CASCO PROTECTOR PARA PARAPENTISTA*. <https://repositorio.pucesa.edu.ec/handle/123456789/378>
- Ordóñez, M. (2001). *El turismo en la economía ecuatoriana: la situación laboral desde una perspectiva de género*. CEPAL. https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/5876/S0104330_es.pdf
- Pasato, R., & Armando, L. (2021). *Diseño y desarrollo de una red de sistemas embebidos, integrados en una estación meteorológica autónoma, alojado en un Cloud Computing, para el caso de estudio del deporte extremo parapente en la localidad del cantón San Fernando*. Repositorio Institucional de la Universidad Politécnica Salesiana. <https://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/19852>
- Ramis, Y., Torregrosa, M., & Cruz, J. (2014). *Revisitando a Simon & Martens: la ansiedad competitiva en deportes de iniciación*. DDD UAB. <https://ddd.uab.cat/record/114110>
- Ruesgas, S. (2021). *La larga marcha de la economía informal en Latinoamérica*. <http://revistaeconomia.unam.mx/index.php/ecu/article/view/632>
- Wilkes, M. (n.d.). *Estudio de paracaídas*. Issuu. <https://issuu.com/crosscountryint/docs/cross-country-en-espanol-44/s/10121898>

Anexos

Anexo A. Carta Compromiso

**ANEXO 3
FORMATO DE LA CARTA DE COMPROMISO.**

CARTA DE COMPROMISO

Pelileo, 12/10/2022

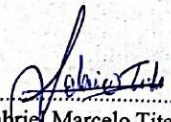
Dr. Marcelo Núñez
Presidente de la Unidad de Integración Curricular
Carrera de Turismo
Facultad de Ciencias Humanas y de la Educación

Gabriel Marcelo Tite Cunalata en mi calidad de Analista de Turismo 1 del cantón San Pedro de Pelileo, me permito poner en su conocimiento la aceptación y respaldo para el desarrollo del Trabajo de Integración Curricular bajo el Tema: "La práctica del parapente y turismo de aventura en el cerro Nitón" propuesto por el estudiante Morales Suárez Henry Aladino, portador de la Cédula de Ciudadanía 050382446-8, estudiante de la Carrera de Turismo Facultad de Ciencias Humanas y de la Educación de la Universidad Técnica de Ambato.

A nombre de la Institución a la cual represento, me comprometo a apoyar en el desarrollo del proyecto.

Particular que comunico a usted para los fines pertinentes.

Atentamente.


.....
Gabriel Marcelo Tite Cunalata
Cédula de ciudadanía: 1804016879
Teléfono celular: 0979378248
Correo electrónico: gabrielmtite@gmail.com



Instrumento para la validación

Yo Washington Raúl Villarroel Campos, con CI 1804771606 de profesión Ingeniero en Turismo, y ejerciendo actualmente como Técnico en turismo 1 del cantón San Pedro de Pelileo, hago constar que he revisado, con fines de validación el instrumento “Cuestionario para entrevista” y luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones:

CRITERIOS	APRECIACIÓN			
	EXCELENTE	BUENO	REGULAR	DEFICIENTE
Presentación del instrumento	X			
Congruencia variable-criterio- indicador	X			
Amplitud y relevancia de contenidos	X			
Redacción de los ítems	X			
Pertinencia con el objetivo	X			
Ortografía	X			
Factibilidad de aplicación	X			

ESCALA				
Ítem	Dejar ⁽¹⁾	Modificar ⁽²⁾	Eliminar ⁽³⁾	Observaciones
1	X			
2	X			
3	X			
4	X			
5	X			
6	X			
7	X			

Opinión de aplicabilidad: Aplicable (X) Aplicable después de corregir () No aplicable() Validado por: Washington Raúl Villarroel Campos

Fecha: 24-11-2022



Firmado electrónicamente por:

WASHINGTON RAUL VILLARROEL CAMPOS

Firma: _

Técnica: Observación

Instrumento: Entrevista

Objetivo: Determinar los factores de riesgo dentro de la práctica del parapente en el cerro Nitón.

Identificar los motivos por los que se prefiere el turismo de aventura en la zona relacionada con el cerro Nitón

Preguntas para realizar

¿Cuál es la importancia del mantenimiento del equipo de parapente y en qué tiempo se verifica su estado?

¿Con qué frecuencia se aplica el manual de seguridad antes de volar?

¿Qué factores de riesgo existen dentro de la práctica del parapente para un principiante, y cuál es el más peligroso?

¿Cómo profesional en parapente ha sufrido accidentes al realizar este deporte?

¿Cuál es la motivación principal de los turistas para elegir Nitón sobre otros despegues?

¿Cree usted que la tecnicidad de Nitón es ideal para pilotos experimentados en comparación con otros despegues?

¿Considera usted que el cerro Nitón, es un despegue para la iniciación en el parapente?

Instrumento para la validación

Yo Gabriel Marcelo Tite Cunalata, con CI 1804016879 de profesión Analista de Turismo, y ejerciendo actualmente como Analista de turismo 1 del cantón San Pedro de Pelileo, hago constar que he revisado, con fines de validación el instrumento “Cuestionario para entrevista” y luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones:

CRITERIOS	APRECIACIÓN			
	EXCELENTE	BUENO	REGULAR	DEFICIENTE
Presentación del instrumento		X		
Congruencia variable-criterio- indicador	X			
Amplitud y relevancia de contenidos	X			
Redacción de los ítems		X		
Pertinencia con el objetivo	X			
Ortografía	X			
Factibilidad de aplicación	X			

ESCALA				
Ítem	Dejar ⁽¹⁾	Modificar ₍₂₎	Eliminar ₍₃₎	Observaciones
1	X			
2	X			
3	X			
4	X			
5	X			
6	X			
7	X			

Opinión de aplicabilidad: Aplicable (X) Aplicable después de corregir () No aplicable () Validado por: Gabriel Marcelo Tite Cunalata Fecha: 24-11-2022

Firmado electrónicamente por:



GABRIEL MARCELO TITE CUNALATA

Firma: _

Técnica: Observación

Instrumento: Entrevista

Objetivo: Determinar los factores de riesgo dentro de la práctica del parapente en el cerro Nitón.

Identificar los motivos por los que se prefiere el turismo de aventura en la zona relacionada con el cerro Nitón

Preguntas para realizar

¿Cuál es la importancia del mantenimiento del equipo de parapente y en qué tiempo se verifica su estado?

¿Con qué frecuencia se aplica el manual de seguridad antes de volar?

¿Qué factores de riesgo existen dentro de la práctica del parapente para un principiante, y cuál es el más peligroso?

¿Cómo profesional en parapente ha sufrido accidentes al realizar este deporte?

¿Cuál es la motivación principal de los turistas para elegir Nitón sobre otros despegues?

¿Cree usted que la tecnicidad de Nitón es ideal para pilotos experimentados en comparación con otros despegues?

¿Considera usted que el cerro Nitón, es un despegue para la iniciación en el parapente?

Instrumento para la validación

Yo Edgar Paul Soria Cordones, con CI 1802329514 de profesión Guía especializado en parapente, y ejerciendo actualmente como Guía de parapente en el cerro Nitón en el cantón San Pedro de Pelileo, hago constar que he revisado, con fines de validación el instrumento “**Cuestionario para entrevista**” y luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones:

CRITERIOS	APRECIACIÓN			
	EXCELENTE	BUENO	REGULAR	DEFICIENTE
Presentación del instrumento	x			
Congruencia variable-criterio- indicador	x			
Amplitud y relevancia de contenidos	x			
Redacción de los ítems	X			
Pertinencia con el objetivo	x			
Ortografía	X			
Factibilidad de aplicación	x			

ESCALA				
Ítem	Dejar ⁽¹⁾	Modificar ₍₂₎	Eliminar ₍₃₎	Observaciones
1	x			
2	x			
3	x			
4	x			
5	x			
6	x			Se recomienda agregar tecnicidad y condiciones geográficas en la pregunta
7	x			

Opinión de aplicabilidad: Aplicable (X) Aplicable después de corregir () No aplicable () Validado por: Gabriel Marcelo Tite Cunalata Fecha: 02-12-2022

EDGAR PAUL

Firmado digitalmente por EDGAR PAUL SORIA CORDONES

SORIA CORDONES

Fecha: 2022.12.02 11:43:52

Firma: _ -----

Técnica: Observación

Instrumento: Entrevista

Objetivo: Determinar los factores de riesgo dentro de la práctica del parapente en el cerro Nitón.

Identificar los motivos por los que se prefiere el turismo de aventura en la zona relacionada con el cerro Nitón

Preguntas a realizar

¿Cuál es la importancia del mantenimiento del equipo de parapente y en qué tiempo se verifica su estado?

¿Con qué frecuencia se aplica el manual de seguridad antes de volar?

¿Qué factores de riesgo existen dentro de la práctica del parapente para un principiante, y cuál es el más peligroso?

¿Cómo profesional en parapente ha sufrido accidentes al realizar este deporte?

¿Cuál es la motivación principal de los turistas para elegir Nitón sobre otros despegues?

¿Cree usted que la tecnicidad y **condiciones geográficas** de Nitón es ideal para pilotos experimentados en comparación con otros despegues?

¿Considera usted que el cerro Nitón, es un despegue para la iniciación en el parapente?

Anexo D. Evidencias

Elaboración de gráficos para el manual.

