

## Istoric

### Primele forme



Faust Vrančić a făcut una din primele schițe ale unei parașute în 1595

### Cum a apărut parașuta. O istorie de peste 4000 de ani!

Parașuta reprezintă o pânză solidă, dar ușoară, croită ca o umbrelă, care, cuprinzând sub cupola ei un volum mare de aer, amortizează căderea corpurilor.

Paradoxal, dar vârsta parașutei depășește cu câteva secole pe cea a aparatelor de zburat, deci înainte ca omul să reușească să se ridice în aer. Ideea realizării unei "umbrelă" care să permită

coborarea omului de la înălțimi foarte mari este foarte veche, fiind prezentă în diverse legende și povestiri, la diferite popoare.

Model al parașutei proiectate de Leonardo da Vinci

Prima relateare despre o parașută datează din perioada 2258–2208 î.e.n., când, într-un manuscris chinezesc, se relatează evadarea lui Sun, împăratul Chinei, dintr-un turn înalt, cu ajutorul a două parașute, cu care acesta ajunge pe pământ ușor, fără să se rănească. Așadar, împăratul Sun poate fi considerat primul parașutist din istorie. Tot de la chinezi aflăm că în anul 1306 î.e.n., în timpul festivităților prilejuite de încoronarea împăratului Fo-Kien, un acrobat chinez a efectuat mai multe salturi reușite cu o umbrelă mare dintr-un turn înalt.

În secolul IX, un arab pe nume Armen Firman a sărit dintr-un turn din Córdoba folosindu-se de o pânză prinsă de un cadru de lemn, care i-a atenuat căderea, el suferind doar leziuni minore. În secolul al XIII-lea, în „Cuvântul lui Daniil Zatochinik”, manuscris rusec, se descriu petrecerile populare la slavi, în timpul cărora oamenii se lansau în aer cu ajutorul unor echipamente speciale, confecționate din mătase.

Leonardo da Vinci a făcut prima schiță a unei parașute în perioada 1480-1483, când trăia la Milano. Este posibil ca ideea parașutei să nu îi aparțină.

Historicul Lynn White a descoperit un manuscris italian anonim din jurul anului 1470, în care apar două desene ale unor parașute, dintre care unul este foarte asemănător cu schița lui da Vinci. Prima testare reușită a unei asemenea parașute a fost făcută în 1617 în Veneția, de către inventatorul Dalmat Faust Vrančić (la italieni îl găsim sub forma Fausto Veranzio). Aparatul a fost numit *Homo Volans* (Omul Zburător).

În epoca noastră, inginerul englez Adrian Nicholas a realizat, după schițele concepute de marele savant italian, o parașută, folosind unelte și materiale care existau la sfârșitul secolului al XV-lea, adică pânza de canava realizată manual, material folosit și de da Vinci ca suport al picturilor sale în ulei. Autoritățile engleze nu i-au permis lui Nicholas să folosească această parașută, întrucât nu exista nici un studiu și nici o experiență care să confirme securitatea zborului, o cădere cu astfel de parașută fiind extrem de riscantă, mai ales în cazul unor vânturi puternice. Nicholas nu s-a lasat intimidat de embargoul autorităților engleze și și-a testat modelul de parașută în Africa de Sud, unde nu există nici un fel de interdicții legate de acest tip de zbor.

El a închiriat un balon cu aer cald și s-a agățat cu parașuta de nacelă, iar când a ajuns la înălțimea de 3.000 de metri a tăiat sforile de legătură. Caderea a fost cât se poate de lina, plutind până la 800 de metri de pământ, apoi a abandonat parașuta construită de el, deschizând parașuta modernă.

Întrebat de ce a procedat așa, el a răspuns zâmbind: "Nu pentru că nu aveam încredere într-o aterizare lentă, ci eram preocupat de greutatea parașutei, care avea 85 de kg. Gândiți-vă ce s-ar fi întâmplat la aterizare, dacă mi-ar fi venit în cap?" Prin experimentul său, englezul a demonstrat că, în urmă cu 500 de ani, Leonardo da Vinci a făcut calcule cât se poate de exacte.

După cum aflăm dintr-o știre publicată în 29 aprilie 2008, și un parașutist elvețian, în vârstă de 36 de ani, a sărit în week-end, în localitatea La Payerne, de la o altitudine de 650 de metri cu o replică a parașutei imaginate la sfârșitul secolului al XV-lea de Leonardo da Vinci, dar realizată din materiale moderne, și a aterizat, în condiții bune, pe un aeroport militar.

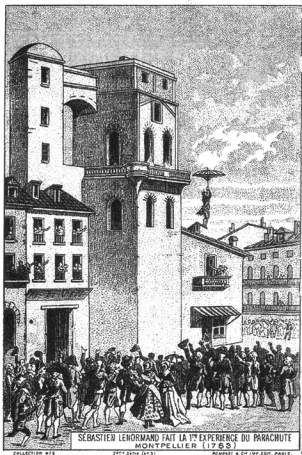
## Defontage experimentează o parașută din pene

În anul 1617, venetianul Faustus Verazino da Sebenico a schițat și el o parașută care avea calota dreptunghiulară. Mai târziu, în 1770, profesorul francez Defontage a realizat o "manta

zburătoare" formată dintr-un număr mare de pene icsusit prinse una de alta, pe care a experimentat-o pe un condamnat la moarte.

Defonatge a cerut justiției să-i pună la dispoziție un condamnat la moarte, stabilindu-se, totodată, și o condiție: dacă reușea experiența, cel destinat morții să fie absolvit de pedeapsă. Astfel, Jean Dumier, condamnat pentru tâlhărie și omor, a fost urcat pe acoperisul unei clădiri înalte și după ce i s-a pus în spate "mantaua zburătoare" a fost aruncat în gol. Dumier a plutit pe deasupra mulțimii curioase și a ajuns cu bine pe pământ, palid de spaimă, dar scăpat de condamnarea la moarte.

### Lenormand - nașul parașutei



În urma experiențelor celebrului fizician englez Isaac Newton (1642-1727), făcute în 1705, asupra rezistenței aerului, fizicianul francez Sebastian Lenormand a făcut primele studii pentru realizarea unui mijloc de coborare a omului cu o viteză nepericuloasă.

La 26 decembrie 1783, el a realizat mai multe salturi de pe turnul Observatorului astronomic din Montpellier, cu o parașută de forma conică. Lenormand este cel care a folosit pentru prima oară termenul de "parachute", format din grecescul "para" - contra și franțuzescul "chute" - cadere, cuvânt care a intrat în limbajul curent, deși este impropriu, pentru că parașuta nu parează căderea, ci doar o face nepericuloasă, prin micșorarea vitezei de cădere.

Ideea lui Lenormand a avut un puternic ecou în rândul temerarilor, ținând cont de faptul că, la sfârșitul secolului al XVIII-lea s-a dezvoltat mult construcția de aerostate - baloane și dirijabile - aparate de zbor mai ușoare decât aerul.

### **Aparatele de zbor și înmulțirea săriturilor**

Francezul Jean Pierre Blanchard (1753-1808) a conceput și el un model de parașută pe care a experimentat-o la 7 ianuarie 1785, lansând cu ea, dintr-un balon aflat în zbor, o capră, care a ajuns cu bine la sol.

Un alt francez, François André-Jaques Garnerin (1769-1823) a efectuat, alături de profesorul sau, Jacques Charles (1746-1832), inventatorul aerostatului cu hidrogen, numeroase zboruri cu balonul, devenind un adevărat împatimit al zborului.

În timpul Revoluției franceze din 1789, în calitatea sa de comisar al Convenției, a fost numit în funcția de șef al trupelor de artilerie ale armatei franceze de nord. Luat prizonier de către austrieci, a profitat de cei trei ani petrecuți în pușcărie, pentru a pune la punct planurile primei sale parașute.

La începutul anului 1797, Garnerin a efectuat primele experiențe, la Paris, cea finală constând în lansarea cu parașuta a câinelui său, care a avut o aterizare fără probleme, ajungând cu bine pe pământ.

După această tentativă reușită, Garnerin s-a încumetat, la 22 octombrie 1797, să încerce pe propria piele invenția, sărind de la 1.000 de metri și băgând în sperieți spectatorii din parcul Monceau, dar reușind să aterizeze relativ bine cu "cearceaful său zburător", alegându-se doar cu o entorsă!

În anul următor, împreună cu fratele său, Jean Garnerin (1766-1849), a realizat o parașută cu nacelă, prevăzută cu un orificiu central în voalură, dându-i, astfel, o stabilitate asemănătoare cu cea realizată astăzi, la parașutele moderne. Garnerin și-a brevetat invenția în 1802, astăzi acest document fiind păstrat la Muzeul Institutului Național Francez al proprietății Industriale. A.J. Garnerin și-a continuat activitatea de aeronaut și parașutist până la 18 august 1823 când, la o aterizare greșită, s-a accidentat mortal.

Soția sa Jeanne Garnerin, născută Labrose, care l-a însoțit în multe din călătoriile sale cu balonul, a fost prima femeie care, la 10 noiembrie 1798, a sărit cu parașuta dintr-un balon. Primul aeronaut care și-a salvat viața folosind o parașută a fost polonezul Kuparenko, care a sărit din nacela unui balon avariata.

### **Secolul al XIX-lea - noi modele**

Aeronautii germani Latterman și Köthe Paulus au realizat prima parașuta împachetată, sub forma unui pachet legat în cercul de la baza balonului. Astfel strânsă, parașuta se desprindea de sub balon și după ce se acționa un dispozitiv manual de deschidere, pachetul se desfășura și se deschidea complet în aer, asigurând o coborâre mai lină pe pământ.

Apariția aparatelor de zbor mai grele decât aerul a declanșat o nouă etapă în construcția de parașute. Zborurile cu primele avioane - aparate care nu erau destul de sigure - făceau ca unele

dintre ele să se încheie cu catastrofe. Din această cauză, se simțea nevoia unui dispozitiv sigur, care să poată salva viața pilotului în caz de avarie a aparatului.

Pentru început, s-a încercat adaptarea parașutelor utilizate la salturile din aerostate la noile aparate de zbor, dar se ridicau unele probleme legate de forma și mărimea lor, dar și cât de sigure pot fi, în orice condiții de zbor.

Cei care săreau cu parașuta din avion trebuiau să fie bine instruiți pentru că existau situații în care saltul se făcea incorect și parașuta se agăța de ampenajul avionului sau putea să se deschidă cu întârziere și să se producă accidente grave. Pentru a elimina asemenea incidente s-au confecționat parașute cu deschidere semiautomată, la care clapeta de declanșare a parașutei era legată de avion printr-un snur. Când parașutistul sărea, dacă întârzia declanșarea deschiderii parașutei, în momentul când, în cădere, se parcurgea distanța egală cu lungimea șnurului, sistemul se declanșa sub acțiunea greutateii omului.

De asemenea, o variantă originală de parașută a fost cea creată de rusul Gleb Evghenievici Kostelnicov, în 1911, având forma unei ranițe metalice, fixată la spatele parașutistului. Prin tragerea de un șnur se deschidea capacul raniței, iar un sistem de arcuri arunca parașuta în afară.

Primul salt cu parașuta dintr-un avion a avut loc în S.U.A. și a fost executat în zona orașului Saint Louis, din statul Missouri, în ziua de 1 martie 1912, de către capitanul Albert Berry, de la o înălțime de circa 500 de metri, iar primul salt forțat cu parașuta a fost executat de aviatorul francez Adolphe Pegoud, la 19 august 1913. În timp ce cobora cu parașuta, urmărind evoluțiile aparatului pe care îl părăsise, Pegoud și-a dat seama că există posibilitatea de a se realiza acrobații aeriene cu avionul. Ca urmare a acestei descoperiri, în lunile următoare el a executat mai multe lupinguri și primul zbor cu avionul pe spate, din lume.

## **Parasutismul ca sport**

Cu timpul, parasutismul a devenit o ramură sportivă care cuprinde probe de lansări cu parașuta de la diferite înălțimi. Salturile se execută individual sau în grup, cu deschiderea întârziată a parașutei, cu aterizare la punct fix, cu execuții acrobatice etc.

Parașuțiștii acrobați au apărut la sfârșitul secolului al XIX-lea. Ei au înlocuit centura cu o bara legată de suspantele parașutei. Aceasta, desfăcută, era prinsă inițial de plasa balonului. După ce se așeza pe bară, acrobatul desprindea parașuta de balon și, în timpul coborârii, executa diferite figuri acrobatice.

În 1919, un francez, Lallemand, a efectuat primele salturi cu o parașuta cu deschidere comandată, iar americanul Irwing a făcut primul salt cu o parașută cu deschidere întârziată. Prin practicarea parasutismului se dezvoltă forța generală, cu accent pe forța membrilor inferioare, curajul, voința etc.

## **Apariția parașutei de salvare**

Uriașa dezvoltare a aviației, prin apariția de aparate de zbor care ating viteze și înălțimi tot mai mari, a dus la perfecționarea parașutelor de salvare, care trebuie să facă față șocului dinamic produs de deschiderea bruscă, la o viteză mare a avionului, smucitura care poate duce la ruperea voalului, dacă aceasta nu este confecționată dintr-un material deosebit de rezistent.

De asemenea, parașuțiștii au nevoie de un echipament special și o pregătire temeinică pentru a putea suporta suprasarcinile care apar în timpul salturilor. În cazul coborârii supersonice, parașuta de salvare este înlocuită de scaunul catapultabil, care asigură atât catapultarea - cu scaun

cu tot - cât și deschiderea parașutelor de frânare și stabilizare a căderii, protejând pilotul împotriva suprasarcinilor.

Pentru zborurile la mari înălțimi, unde presiunea atmosferică este foarte scăzută, pilotul este echipat cu un costum special și dotat cu o instalație specială pentru alimentarea cu oxigen.

Parașutele folosite pentru salvarea piloților și a echipajelor avioanelor, în cazul unor accidente de zbor, au aspectul unei perne de formă pătrată, care este pliată, pe ea stând aviatorul în timpul zborului, fiind cunoscută sub denumirea de parașuta de scaun.

În aviația sportivă și cea militară sunt folosite astfel de parașute dar și parașute de spate, asociate cu o parașută secundară, de rezervă, fixată pe piept.

Toate parașutele au comanda manuală, care se acționează de către parașutist, dar sunt și parașute prevăzute cu comandă de deschidere automată.

Parașutele moderne, de diferite tipuri, sunt utilizate în aviație, cosmonautică, misiuni militare, pentru parașutarea unor materiale, pentru frânarea, la aterizare, a avioanelor de mare viteză, în vederea reducerii distanței de rulare pe pistă etc.

### **Inteligența românească și perfecționarea parașutei**

La noi în țară, primul salt cu parașuta din avion a avut loc la 12 octombrie 1925, în cadrul unui miting aviatic desfășurat în orașul Tecuci și a fost executat de locotenentul de aviație Jean Nicolaescu.

Prima parașutistă româncă a fost Smaranda Brăescu (1899-1960), care a obținut brevetul internațional de parașutism, la Berlin, în 1928, și brevetul de pilot de aviație, în 1933, la Cleveland (S.U.A.). La 28 octombrie 1931, ea a sărit de la înălțimea de 6.000 de metri, dintr-un avion pilotat de Alexandru Papană - un as al aviației române - aducând țării noastre primul record mondial feminin și un record național absolut, iar în 1932 în cadrul unui miting aviatic desfășurat la Sacramento (S.U.A.) a sărit de la înălțimea de 7.233 metri, doborând recordul mondial absolut din acea vreme.

Prima parașută românească a fost confecționată după un model francez, în atelierele Grupului de aerostatie de la Pantelimon, în anul 1922.

În anul 1925, mecanicul de marină Eugen Sziklay, din Brașov, a conceput o parașută cu aer comprimat, cu care a făcut demonstrații la mitingul de aviație organizat în ziua de 19 iulie 1925, la București.

În același an, Aurel Biju a realizat un nou model de parașut, obținând primul brevet de invenție românească. Cu acest model de parașuta s-a stabilit primul record național, cu o lansare de la înălțimea de 2.000 de metri.

De un larg ecou s-a bucurat sistemul de salvare inventat de Dragomir Anastase. El este autorul "cabinei catapultate" experimentată în 1929, în Franța, pe aeroportul Orly. Ideea constă în atasarea la scaunul fiecărui pasager a unei parașute care, în momentul critic, îi da posibilitatea pasagerului să treacă printr-o deschizătură a podelei și să cada până la deschiderea parașutei. Importanța acestei invenții este foarte mare, căci astăzi a devenit singura posibilitate de salvare a piloților și a echipajelor avioanelor supersonice moderne.

### **Parașutele moderne**

Parașuta modernă a fost inventată în 1783 de către francezul Sébastien Lenormand.

La 26 decembrie 1783, acesta a efectuat un salt cu parașuta sa de pe turm observatorului astronomic din Montpellier, aterizând cu bine. El a socotit că acest aparat poate să împiedice căderea liberă și l-a numit „parachute” (parașută), denumire care s-a păstrat până astăzi. Mai târziu, Jean-Pierre Blanchard a arătat că parașuta reprezintă un mijloc de salvare din baloanele cu aer cald, care începuseră să apară în acea perioadă. Blanchard a efectuat primele demonstrații cu ajutorul unui câine, dar mai târziu a avut ocazia să încerce chiar el metoda, în 1793, când balonul său cu aer cald s-a rupt și el a reușit să se salveze cu ajutorul unei parașute.

Dezvoltarea parașutelor s-a concentrat pe construirea unor aparate mai compacte.

Primele parașute erau confecționate dinin întins peste un cadru de lemn. La sfârșitul anilor 1790, Blanchard a început să facă parașute din mătase, avantajele fiind o rezistență mai mare și o greutate mai mică.

La 22 octombrie 1797 francezul André-Jacques Garnerin a efectuat primul salt cu parașuta dintr-un balon, de la 1000 metri înălțime. Parașuta s-a dovedit a fi instabilă. În anul următor, frații Garnerin au construit o parașută cu nacelă, care avea în centrul voalurii un orificiu polar, asemănător celui de la parașutele rotunde de astăzi, și astfel parașuta a devenit stabilă. Dar și aceste parașute, a căror apariție a fost legată de cea a baloanelor, erau greoaie și nu au dat rezultate prea bune.

La San Francisco, în 1885, Thomas Scott Baldwin a devenit prima persoană din Statele Unite care a coborât dintr-un baloncu ajutorul unei parașute.

În 1911 Gleb Kotelnikov a inventat prima parașută pliată într-un rucsac, popularizată mai târziu de către Paul Letteman și Kathchen Paulus.

În 1911 Grant Morton a efectuat primul salt dintr-un avion, marca Wright, Model B (pilotat de Phil Parmalee), la Venice Beach, California. Parașuta lui Morton a trebuit să fie ținută în brațe la părăsirea avionului.

La 1 martie 1912, în Missouri, căpitanul american Albert Berry a efectuat primul salt dintr-un avion cu o parașută pliată în rucsac. Acest tip de parașută a devenit obișnuit, cu voalura introdusă într-o capotă prinsă de corpul parașutistului.

Ștefan Banič din Slovacia a inventat prima parașută folosită în mod activ, brevetând-o în 1913.

La 21 iunie 1913, Georgia Broadwick a devenit prima femeie care s-a parașutat dintr-o aeronavă în mișcare, deasupra orașului Los Angeles.

Primele utilizări militare ale parașutei au fost făcute de către operatorii baloanelor de observație pentru artilerie, în timpul Primului Război Mondial. Aceste baloane erau legate la pământ, fiind ținte sigure pentru avioanele inamice, în ciuda apărării antiaeriene puternice.

Din cauza hidrogenului cu care erau umflate baloanele, pericolul de explozie în cazul unui atac aerian era foarte mare, iar șansele de supraviețuire ale echipajului erau foarte mici. De aceea observatorii părăseau balonul imediat ce se zăreau aeronavele inamice, coborând la sol cu ajutorul parașutelor. Echipajul de la sol încerca apoi să recupereze și să dezumfle balonul cât mai repede cu putință. Totuși, echipajele aeronavelor Aliaților aveau interdicție să aibă parașute. Se credea că acestea încurajau actele de lașitate. De asemenea, parașutele vremii erau foarte grele și mari, iar piloții de vânătoare nu aveau cum să care o încărcătură în plus, această situație continuând pe toată durata Primului Război Mondial. Drept urmare, singurele opțiuni ale unui pilot de vânătoare erau următoarele: să se prăbușească odată cu avionul, să sară de la câteva mii de metri altitudine sau să se sinucidă folosind revolverul standard din dotare, special prevăzut pentru acest caz.

În Marea Britanie, Everard Richard Calthrop, inginer de căi ferate și crescător de cai de rasă, a inventat și comercializat cu ajutorul companiei sale, *Aerial Patents*, o "Parașută

Britanică". Forțele Aeriene Germane au devenit primele și singurele la vremea respectivă, în 1918, care au introdus o parașută standard.

Primul salt cu deschidere comandată a fost executat în 1919 de francezul Lallemand, iar americanul Leslie Irving, a executat primul salt cu deschidere întârziată, după 400 metri cădere liberă.

O imagine a vremii, deținută de *Irvin Air Chute Company*, îl declară pe William O'Connor la 24 august 1920, la McCook Field lângă Dayton, Ohio ca fiind primul om salvat de către o parașută marca Irvin.

Alt salt de urgență a fost efectuat la McCook Field, de către pilotul de încercare Lt. Harold H. Harris, la 20 octombrie 1922. La scurt timp după saltul lui Harris, doi reporteri de la un ziar din Dayton au venit cu ideea de a fonda "Clubul Omidelor" pentru piloții salvați de parașută.

În anul 1930 doisprezece parașutiști sovietici execută primele salturi în grup. Începând cu Italia, din 1927 mai multe țări au început să lanseze soldați în spatele liniilor inamice cu ajutorul parașutelor. Până la începutul celui de-Al Doilea Război Mondial, multe grupuri de soldați au fost antrenate ca trupe de desant, în vederea parașutării și folosirii lor în atacuri surpriză. Parașutele au început să fie un echipament standard de urgență în dotarea echipajelor de zbor.

## Parașutismul în România

Primele parașute clasice apărute în România au fost de fabricație franceză. Cu aceste parașute s-au salvat în 1917 patru aviatori români: Bădărău, Secărescu, Mihalcea și Kally. Mulți inventatori români s-au gândit la construirea unei parașute proprii. Primul a fost Marcel T.D. Juvara, în 1916, apoi Grigorescu și Sziklay Ioan, în 1923. Dar aviația românească a fost dotată până la urmă cu parașute germane.

Până în 1931 istoria parașutelor este legată de zborul avioanelor: aviatorii se salvează deseori sărind cu parașuta din avioanele în pericol sau cad victime parașutelor vremii. Astfel se salvează căpitanul Gheorghe Banciulescu, care mai târziu va deveni primul aviator ce va pilota un avion având proteze la ambele picioare.

În anul 1931 parașuta începe să fie folosită în lansări cu caracter sportiv de către Smaranda Brăescu, care devine prima persoană din istoria parașutismului românesc care stabilește un record mondial de parașutism.

La 2 octombrie 1931 **Smaranda Brăescu** sare de la 6000 de metri altitudine, lângă Slobozia, în Bărăgan, cu deschidere imediată, și bate recordul mondial feminin de înălțime, care era deținut de **parașutista americană Smith**.

După șase luni, pe 19 mai 1932, la Sacramento, Smaranda Brăescu bate și recordul mondial masculin, stabilind un nou record absolut de înălțime, de 7233 metri.

La 1 mai 1941 se înființează în România prima companie de parașutiști, în cadrul Aeronauticii Române, subordonată Centrului de instrucție al Aeronauticii, pe Aerodromul Popești-Leordeni.

La 10 iunie 1941 se înființează prima școală de parașutiști militari din România, sub conducerea lui Ștefan Șoverth.

În iulie 1941 școala de parașutiști militari avea ca instructori pe singurii 3 săritori cu parașuta din România, la acea vreme: Ștefan Șoverth, Smaranda Brăescu și Traian Dumitrescu-Popa, care au instruit primele promoții de parașutiști. La început se foloseau parașute Irvin cu deschidere instantanee, concepute inițial ca parașute de salvare pentru aviatorii în pericol. Dacă procentul de salvare de 99% sau chiar mai mic era socotit suficient de bun în cazul salturilor



ocasionale de salvare, acesta nu mai era satisfăcător în cazul folosirii în scop militar a parașutei, unde se efectuau mii de salturi.

În 1941 Ștefan Șoverth asistă neputincios la prăbușirea sergentului Băjenaru, care își pierde viața prăbușindu-se cu o parașută lrvine făcută fuior. Puternic marcat de acest nefericit eveniment, Ștefan Șoverth devine preocupat de realizarea unei parașute cu funcționare sigură. În 1942 reușește să facă un prototip de parașută cu deschidere progresivă, cu care se fac multe lansări cu manechinul, fiind apoi utilizată în salturi de încercare de parașutistul Nicolae Pangică, unul dintre primii absolvenți ai școlii de parașutism.

Parașuta progresivă dovedește siguranță în funcționare și este brevetată în 1943 (brevet de invenție nr. 34249 din 3 aprilie 1943). Este omologată ulterior, în 1951, când se trece la fabricarea ei în serie și intră în folosința parașutiștilor sportivi. Timp de 22 de ani s-au efectuat cu acest tip de parașută 120.000 de salturi, fără nici un accident.

La 27 iulie 1957, după 25 de ani de la recordul istoric al Smarandei Brăescu, Gheorghe Iancu devine primul român care stabilește un record mondial absolut de parașutism, în proba de aterizare la punct fix în zia de 31 mai 1961. Recordul național de înălțime, aflat în vigoare în anul 2011, a fost stabilit la 20 august 1970 de Grigore Baștan (salt de la 9.600 metri, cu cădere stabilizată 7000 metri).

Până în prezent, parașutele și parașutismul sportiv au cunoscut o ascensiune continuă, ajungându-se în zilele noastre la parașute de înaltă performanță și siguranță la deschidere, pilotare și aterizare. Lansarea cu parașuta nu mai constituie ceva neobișnuit, riscul fiind minim datorită perfecționării parașutelor și a echipamentelor de salt folosite.

## **Clasificări**

### **Clasificarea parașutelor**

#### *După scop:*

- parașute sportive;
- parașute pentru materiale;
- parașute speciale.

#### *După formă:*

- rotunde;
- pătrate;
- dreptunghiulare;
- triunghiulare.

#### *După modul de purtare:*

- de spate;
- de abdomen;
- de scaun;
- tandem.

#### *După felul deschiderii:*

- cu deschidere instantanee;
- cu deschidere semiprogresivă;
- cu deschidere progresivă.

#### *După modul de deschidere:*

- cu deschidere automată;
- cu deschidere comandată (manuală).
- cu deschidere mixtă;