

Análisis de la percepción de autoeficacia en pilotos de parapente

Mario Diego García¹ y Marta Zubiaur González²

Resumen

Este trabajo analiza la percepción de autoeficacia (PA) en pilotos de parapente, como una de las variables más relevantes implicadas en la asunción del riesgo que conlleva la práctica de este deporte. La muestra la componen 197 pilotos (edad: $M 41.76$ años ± 9.9), 19 mujeres y 178 hombres. Se elaboró una escala de autoeficacia específica del dominio del parapente, siguiendo las indicaciones de Bandura (2006), y se analizaron los efectos de variables como el sexo del piloto, el nivel de experiencia, el nivel de competición y las lesiones sufridas. Los resultados nos muestran que los pilotos de parapente tienen una PA elevada (más los hombres que las mujeres), sobre todo en relación con sus capacidades de toma de decisión. La PA aumenta con la experiencia y es mayor en los pilotos de niveles altos de competición. La PA no se asocia a los accidentes o lesiones de los pilotos.

Palabras clave: Autoeficacia, deportes aéreos, parapente, deporte de riesgo, experiencia, sexo, lesiones.

La práctica de deportes de riesgo se asocia al rasgo de personalidad *Búsqueda de Sensaciones* (Zukerman, 1979), como una de las variables explicativas más relevantes de los comportamientos arriesgados (Bołdak, y Guskowska, 2016; Breivik, 1996; García-Naveira, Locatelli, Ruiz-Barquín y González, 2016; Glicksohn, y Naor-Ziv, 2016; Gomá i Freixanet, Martha y Muro, 2012; Llewellyn y Sánchez, 2008). Sin embargo, esta teoría no puede explicar el papel desempeñado por otras motivaciones, mencionadas habitualmente por practicantes de deportes de riesgo, como son el deseo de logro y de dominio (Slanger y Rudestam, 1997). Tampoco explica cómo se manejan en situaciones arriesgadas variables como el reconocimiento de la existencia de un riesgo real y el miedo derivado, lo cual genera que muchos no practiquen estos deportes.

Un aspecto que consideramos relevante es la confianza que muestran los deportistas en sus propias facultades para afrontar estos riesgos, de forma que les permite controlar el miedo que generalmente provocan. Estudios realizados con atletas ponen de manifiesto una relación negativa entre la cantidad de ansiedad y miedo involucrados en un esfuerzo y el grado PA (Bandura 1986). Gómez, Hill y Ackerman (2007) vieron con escaladores que la superación de los temores influye en la capacidad de una persona para esforzarse más la próxima vez; esto, a su vez, aumenta la autoconfianza y, consecuentemente, la frecuencia de práctica. También Merritt y Tharp (2013) observan el papel significativo mediador de la PA en la relación entre los rasgos estables de neuroticismo y meticulosidad, responsabilidad, y asunción de riesgo en corredores de *parkour*.

Posiblemente, la autoeficacia permite a una persona superar sus miedos y confiar en sus capacidades para afrontar y resolver con éxito la situación de riesgo; de hecho, Slanger y Rudestam (1994) en un trabajo llevado a cabo con

diferentes deportes de riesgo (escalada, vuelo de acrobacia, kajak y esquí) observaron una mayor PA en deportistas que asumían riesgos extremos en comparación con aquellos que asumían riesgos elevados; dedujeron que el elemento más responsable de la desinhibición asociada a la práctica de comportamientos arriesgados sería la PA.

La teoría de la PA desarrollada por Bandura (1977), considera que las creencias de autoeficacia hacen referencia a los juicios que cada individuo hace sobre sus capacidades para llevar a cabo una tarea específica. Estas creencias constituyen un factor decisivo para conseguir el éxito en las tareas y las metas que se propone, están relacionadas directamente con la motivación y la implicación del sujeto en una actividad determinada.

Pese a que existen muchos trabajos que analizan la PA en el deporte (Feltz, Short y Sullivan, 2008; Moritz, Feltz, Fahrback y Mack, 2000; Ortega, 2005), sin embargo, pocas veces se ha relacionado con los deportes extremos. Según Bandura (1997, 2006), la experiencia previa del dominio es una de las fuentes de información de autoeficacia, junto con la experiencia vicaria, persuasión verbal, y estados fisiológicos y afectivos. En este sentido, los años de experiencia en la práctica de deportes de riesgo, así como los logros conseguidos en las competiciones podrían influir en un aumento de la PA de los practicantes.

Por otro lado, Bandura determinó que cuanto mayor sea el control sobre el nivel de desafío, mayor será el aumento de la autoeficacia en el éxito, lo que redundaría en una menor cantidad de lesiones, cosa muy común en los deportes de riesgo. Rubio, Pujals, de la Vega, Aguado y Hernández (2014) realizaron un estudio sobre la relación entre la autoeficacia y las lesiones en varios deportes. Llegaron a la conclusión de que la PA no incidía directamente en el número de lesiones sino que las estrategias de afronta-

1 Departamento de Educación Física y Deportiva. Universidad de León. Correspondencia: Marta Zubiaur González. Facultad de Ciencias de la Actividad Física y el Deporte. Campus de Vegazana s/n. 24071 León. E-mail: mzbug@unioleon.es

2 Departamento de Educación Física y Deportiva. Universidad de León

miento mediaban esa relación. En su trabajo no analizaron ningún deporte de riesgo por lo que sería interesante saber si en este tipo de deportes jugaría un papel más relevante.

El vuelo libre en parapente puede ser considerado como un deporte de alto riesgo dado el elevado número de accidentes que se observa entre sus practicantes. Esto hace que lo practiquen pocas personas, fundamentalmente hombres, como ocurre en otros deportes de este tipo (Çelik, 2016; Martha y Laurendeau, 2010; Murat, 2014).

Pese a ser uno de los deportes aéreos más practicados en España debido a su accesibilidad y bajo coste (Luque, 2003), sin embargo hay muy pocas investigaciones centradas en las características psicológicas de los pilotos. Teniendo en cuenta que Bandura (1997, 2006) considera que las creencias de eficacia son específicas de dominios concretos y diferenciales (no conforman un constructo general), y que por ello recomienda que se utilicen medidas específicas de las situaciones para medir la autoeficacia, nosotros pretendemos en este trabajo estudiar la PA en pilotos de parapente, desarrollando una escala específica del dominio, y profundizando en cómo se ve afectada por variables como el grado de experiencia (años de práctica y horas de vuelo realizadas anualmente), nivel de competición, y sexo de los pilotos, así como analizar su posible relación con las lesiones sufridas de los deportistas.

Método

Participantes

Un total de 197 pilotos de vuelo libre en parapente, 19 mujeres y 178 hombres, con edades comprendidas entre los 19 y 69 años ($M 41.76 \pm 9.9$), participaron voluntariamente en este estudio. Mayoritariamente son de nacionalidad española (86.3%), el resto son de otros países, fundamentalmente de Latinoamérica. De la muestra, 146 están federados (75%), lo que supone el 10% de los pilotos federados en España en el año 2015 (1492 licencias). Podemos decir, por tanto, que la muestra es representativa con un nivel de confianza del 95 %.

Instrumentos

Se tomaron datos de los pilotos relacionados con la práctica que consideramos relevantes: edad; sexo; experiencia como piloto (<un año, uno-cinco años, cinco-10, 10-20, >20 años); horas de vuelo anuales (<50, 50-100, 100-200, >200 h.); nivel de competición en el que participa (no compete, regional, nacional, internacional); si han tenido algún accidente y/o lesión practicando este deporte.

Posteriormente, desarrollamos una escala de PA en parapente para este estudio siguiendo las pautas publicadas en el capítulo *Guide for Constructing Self-Efficacy Scales* (Bandura, 2006), al no encontrar en la literatura una medida válida específica de autoeficacia en el dominio del parapente.

Primeramente, se identificaron las variables relevantes de PA en el dominio bajo consideración. Para ello seguimos las indicaciones de Valín, Higuera y Meléndez (2004), y re-

currimos a expertos parapentistas y a académicos especialistas en psicología del deporte y en la teoría de Bandura. Se elaboraron un total de 15 preguntas que deben valorarse de 0 a 10 en una escala de percepción de capacidad, siendo 0 *nada capaz* y 10 *totalmente capaz* de afrontar una situación concreta con garantías de éxito. Los valores intermedios hacen referencia a si se es *relativamente capaz* de afrontar dicha situación. Las afirmaciones fueron redactadas siguiendo los principios dictados por Bandura en su guía para la construcción de escalas de autoeficacia (Bandura, 2006).

Se tuvieron en cuenta dos aspectos: A) Especificidad del dominio de la actividad: factores que determinan las capacidades dentro del vuelo libre en parapente (físicos, técnicos, teóricos y psicológicos). B) Niveles de desafío a los que se enfrenta el piloto: Con esto nos referimos a los niveles de demanda o exigencia que presenta cada tarea. Para ello se elaboraron las afirmaciones y se categorizaron en los siguientes grupos, siguiendo las indicaciones de Valín et al. (2004): *Concentración* (Puedo mantener la concentración durante el vuelo para una tarea concreta), *Atención* (Puedo mantener la atención durante el vuelo ante distintos estímulos), *Nivel de activación* (Puedo percibir indicios sobre el cambio de las condiciones meteorológicas durante el vuelo), *Toma de decisiones* (Puedo tomar decisiones acertadas durante el vuelo, en función de mi experiencia como piloto; Puedo tomar decisiones acertadas durante el vuelo, gracias a mis conocimientos técnicos sobre el parapente), *Experiencia útil* (Soy capaz de anticipar mis decisiones para evitar ponerme en situaciones de peligro), *Técnica en el suelo* (Puedo dominar la vela o parapente manteniéndola estable en el suelo, incluso con viento fuerte sin que se me des controle), *Técnica en vuelo* (Puedo anticipar las reacciones de mi vela o parapente ante cualquier turbulencia; Soy capaz de evitar plegadas anticipándome a las reacciones de mi vela o parapente; Me siento capaz de afrontar cualquier situación de vuelo incluso en situaciones meteorológicas adversas), *Condición física* (Puedo estar más de tres horas volando sin fatigarme; Puedo estar más de cinco horas volando sin fatigarme; Puedo mantener la concentración durante el vuelo pese a la fatiga), *Autoconfianza* (Soy consciente de mis capacidades como piloto de parapente; Soy consciente de mis limitaciones como piloto de parapente). El *Alfa de Cronbach* fue de .915, poniendo de manifiesto la alta consistencia interna y fiabilidad de la escala construida.

Posteriormente, por medio de la herramienta de formularios online de *Google Forms*, se difundió el cuestionario a través de diversos grupos nacionales de parapente en redes sociales como *Facebook* o *WhatsApp*, fundamentalmente.

Análisis de datos

Se realizó un análisis descriptivo de las características de los pilotos y del cuestionario de PA. Así mismo, se comparó la PA de hombre/mujeres y de lesionados/no lesionados utilizando la prueba *t* de Student. Se realizó un análisis ANCOVA para determinar los posibles efectos de las variables Años de experiencia, Horas de vuelo al año, Nivel de

competición, y sus posibles interacciones en la PA de los pilotos, eliminando efectos de fuentes de variación secundaria (edad, sexo). Se utilizó el programa estadístico SPSS 22.0. Los resultados fueron examinados con un nivel de significación de $p < .05$.

Resultados

Características del piloto

En lo que respecta a la edad, podemos observar que se trata de un deporte practicado por un amplio rango de población (19-69 años). Aunque, tan sólo el 11.2% de los pilotos que participaron tienen menos de 30 años y el 14.7% más de 50. Por ello casi tres cuartos de los practicantes se encuentran en el intervalo de edad de 30-50 años. Ambos sexos tienen una media de edad muy similar (mujeres 40.16 ± 8.84 ; hombres, 41.93 ± 9.99).

Respecto a la experiencia en parapente, podemos ver que prácticamente la mitad de los pilotos posee más de 10 años de práctica en este deporte, y casi un cuarto más de 20. Por otra parte, la mayoría (43.1%) vuelan entre 50 y 100 horas anuales. El 45.7% de los participantes compete en algu-

na modalidad de parapente, de los cuales, el 31.1% lo hace a nivel regional, el 52.2% a nivel nacional y, finalmente, el 16.7% a nivel internacional (Tabla 2)

El 50.25% de los pilotos ha sufrido accidentes y/o lesiones. Estas proporciones se mantienen en ambos sexos, siendo 10 de 19 las mujeres accidentadas/lesionadas; y 89 de 178 en el caso de los hombres (Tabla 2).

Escala de autoeficacia

El análisis descriptivo nos muestra (Tabla 1) una PA alta por parte de los pilotos (*Puntuación total de autoeficacia*: 7.92. Las puntuaciones son superiores a 8 puntos en las siguientes categorías: *Concentración, Atención, Nivel de activación, Toma de decisiones, Experiencia útil, Técnica en el suelo y Autoconfianza*. Sin embargo, en las categorías referentes a *Técnica en vuelo y Condición física*, presentan puntuaciones inferiores a 8. En la primera destaca el ítem 13 (Me siento capaz de afrontar cualquier situación de vuelo incluso en situaciones meteorológicas adversas), con una puntuación media de 6.54 ± 2.7 . En la segunda, el ítem 11 (Puedo estar más de cinco horas volando sin fatigarme), tiene una puntuación media de 5.25 ± 3.2 .

Tabla 1

Puntuaciones medias y desviaciones típicas (hombres, mujeres y totales) de la Escala de Autoeficacia en Parapente. Puntuaciones t (comparación hombres y mujeres).

| ESCALA DE PERCEPCIÓN DE AUTOEFICACIA | | Total | | Hombres | | Mujeres | | t |
|--|---|-------|------|---------|------|---------|------|--------|
| | | M | DT | M | DT | M | DT | |
| CONCENTRACIÓN | 1. Puedo mantener la concentración durante el vuelo para una tarea concreta | 9.07 | 1.19 | 9.07 | 1.2 | 9 | 1.11 | .254 |
| ATENCIÓN | 2. Puedo mantener la atención durante el vuelo ante distintos estímulos | 8.71 | 1.31 | 8.76 | 1.32 | 8.26 | 1.10 | 1.572 |
| NIVEL DE ACTIVACIÓN | 3. Puedo percibir indicios sobre el cambio de las condiciones meteorológicas durante el vuelo | 8.09 | 1.70 | 8.15 | 1.63 | 7.47 | 2.22 | 1.658 |
| TOMA DE DECISIONES | 4. Puedo tomar decisiones acertadas durante el vuelo. en función de mi experiencia como piloto de parapente | 8.34 | 1.50 | 8.35 | 1.46 | 8.16 | 1.86 | .540 |
| | 5. Puedo tomar decisiones acertadas durante el vuelo. en función de mis conocimientos técnicos sobre el parapente | 8.07 | 1.66 | 8.11 | 1.61 | 7.68 | 2 | 1.072 |
| EXPERIENCIA ÚTIL | 6. Soy capaz de anticipar mis decisiones para evitar ponerme en situaciones de peligro | 8.55 | 1.47 | 8.62 | 1.41 | 7.89 | 1.91 | 2.05* |
| TÉCNICA EN EL SUELO | 7. Puedo dominar la vela manteniéndola estable en el suelo. incluso con viento fuerte sin que se me descontrola | 8.30 | 1.67 | 8.40 | 1.61 | 7.42 | 1.95 | 2.46* |
| | 8. Puedo anticipar las reacciones de mi vela ante cualquier turbulencia | 7.59 | 1.91 | 7.70 | 1.82 | 6.58 | 2.46 | 2.46* |
| TÉCNICA EN VUELO | 9. Soy capaz de evitar plegadas anticipándome a las reacciones de mi vela | 7.71 | 1.95 | 7.76 | 1.89 | 7.21 | 2.47 | 1.16 |
| | 10. Me siento capaz de afrontar cualquier situación de vuelo incluso en situaciones meteorológicas adversas | 6.54 | 2.70 | 6.74 | 2.61 | 4.68 | 2.85 | 3.23** |
| CONDICIÓN FÍSICA | 11. Puedo estar más de tres horas volando sin fatigarme | 7.45 | 2.63 | 7.63 | 2.48 | 5.74 | 3.38 | 3.05** |
| | 12. Puedo estar más de cinco horas volando sin fatigarme | 5.25 | 3.16 | 5.44 | 3.11 | 3.53 | 3.17 | 2.54* |
| | 13. Puedo mantener la concentración durante el vuelo pese a la fatiga | 7.09 | 2.17 | 7.22 | 2.10 | 5.84 | 2.69 | 2.68** |
| AUTOCONFIANZA | 14. Soy consciente de mis capacidades como piloto de parapente | 8.95 | 1.22 | 8.95 | 1.24 | 9 | 1.11 | -.171 |
| | 15. Soy consciente de mis limitaciones como piloto de parapente | 9.08 | 1.17 | 9.09 | 1.16 | 9 | 1.33 | .317 |
| PUNTUACIÓN TOTAL DE PERCEPCIÓN DE AUTOEFICACIA | | 7.92 | 1.29 | 8 | 1.25 | 7.16 | 1.52 | 2.71** |

* $P < .05$; ** $P < .01$

A continuación, detallaremos los resultados inferenciales encontrados con los análisis de covarianza con cada variable relevante:

Sexo y PA

En el análisis observamos que las mujeres tienen siempre puntuaciones inferiores a los hombres. Estas diferencias son significativas en la *Puntuación total* ($t: 2.71, p < .01$), así como en los ítems relativos a *Experiencia útil*, *Técnica en suelo*, *Técnica de vuelo* y *Condición física*, no encontrándose diferencias en los ítems relativos a *Concentración*, *Atención*, *Nivel de activación*, *Toma de decisiones* y *Autoconfianza* (Tabla 1).

Nivel de experiencia, nivel de competición y PA

Respecto al nivel de experiencia encontramos un efecto significativo en la *Puntuación total* tanto en los años de práctica ($F: 19.444, p < .01$) como en las horas de vuelo ($F: 18.020, p < .01$). Lo mismo ocurre en la mayoría de los ítems, salvo en el 15. (Soy consciente de mis limitaciones como piloto de parapente), donde no se produce tal efecto en ambas variables. La prueba de Bonferroni muestra que, fundamentalmente, son los grupos uno y dos, respectivamente (<1 año de experiencia y 1-5 años de experiencia, por un lado, y < 50h. anuales y 50-100 horas anuales, por otro), los que causan, principalmente, estas diferencias ($p < .01$) al tener peores puntuaciones. Los resultados del ANCOVA muestran que los efectos de ambos factores se mantienen significativos al controlar la variabilidad de la edad y del sexo (Nivel de experiencia, $F: 18.943, p < .01, \eta^2_p .284, 1-\beta: 1$; Horas de vuelo, $F: 18.152, p < .01, \eta^2_p .221, 1-\beta: 1$). Sin embargo, la interacción de estas variables no tiene un efecto significativo, como podría esperarse.

Tabla 2
Puntuaciones medias y desviaciones típicas en PA total de los grupos de las variables Años de experiencia, Nivel de competición, Horas de vuelo y Lesiones

| | | M | DT. | N |
|-----------------------|---------------|------|------|-----|
| Años de experiencia | <1 | 5.27 | 2.00 | 8 |
| | 1-5 | 7.37 | 1.05 | 40 |
| | 5-10 | 7.81 | 1.14 | 52 |
| | 10-20 | 8.32 | 1.01 | 50 |
| | >20 | 8.53 | 1.01 | 47 |
| Horas de vuelo al año | <50 | 7.08 | 1.42 | 46 |
| | 50-100 | 7.79 | 1.13 | 85 |
| | 100-200 | 8.58 | .97 | 47 |
| | >200 | 8.88 | .88 | 19 |
| Nivel de competición | No compite | 7.48 | 1.36 | 107 |
| | Regional | 7.99 | 1.01 | 28 |
| | Nacional | 8.59 | .98 | 47 |
| | Internacional | 8.80 | .69 | 15 |
| Lesiones | No | 7.89 | 1.38 | 98 |
| | Sí | 7.95 | 1.21 | 99 |

En relación al Nivel de competición, también encontramos un efecto significativo en la *Puntuación total* ($F: 12.390, p < .01$), y en casi todas las categorías, salvo en *Concentración*, *Atención* y *Autoconfianza*. La prueba de Bonferroni señala al grupo de no competición, como el principal causante de estas diferencias ($p < .01$), al tener peores puntuaciones que los grupos de nivel nacional e internacional.

Al controlar las fuentes de variación de la edad y el sexo no vemos cambios en los efectos de esta variable en la PA ($F: 12.390, p < .01, \eta^2_p .158, 1-\beta: 1$). La interacción del nivel de competición con los años de experiencia sí es significativa ($F: 2.139, p < .05, \eta^2_p .107, 1-\beta: .897$).

Lesiones sufridas y PA

No se han encontrado ninguna diferencia entre accidentados/lesionados y no accidentados/lesionados tanto en la *Puntuación total* de autoeficacia como en cada uno de los criterios.

Discusión

Nuestro objetivo en este trabajo era analizar la PA en pilotos de parapente como creencia específica del dominio, siguiendo a Bandura (1997 2006), y para ello hemos construido la Escala de PA en Parapente teniendo en cuenta tanto las capacidades físicas como la toma de decisiones. Los trabajos que han analizado la autoeficacia en deportes de riesgo han utilizado escalas generales y no de dominio específico. Solo hemos encontrado una medida específica en escalada (Llewellyn, Sánchez, Asghar y Jones, 2008).

Esta escala nos ha permitido concluir que los pilotos de parapente tienen una PA específica elevada para llevar a cabo sus ejecuciones con éxito, fundamentalmente en lo referente a sus capacidades cognitivas y de toma de decisión, donde presentan una mayor autoeficacia que en sus habilidades técnicas en vuelo o su condición física. Estos datos corroboran los resultados obtenidos sobre la importancia de la PA en deportes de riesgo en investigaciones como la de Slinger y Rudestam en parapente (1996), Gómez et al. (2007) y Llewellyn et al. (2008) en escalada.

Esa menor confianza en su condición física podría deberse a que los pilotos carecen de un estado de forma óptimo para soportar vuelos de larga duración cómodamente. Si bien es cierto, que la condición física no es un factor limitante en este deporte, no por ello debe de olvidarse, ya que para que un piloto pueda enfrentarse a vuelos de larga duración (más de cinco horas) es imprescindible presentar unas cualidades físicas mínimas para retrasar la aparición de la fatiga y poder mantener la concentración y la atención en el vuelo durante más tiempo.

También nos propusimos analizar ciertas variables que, consideramos, pueden afectar a la PA de los pilotos, siendo el sexo una de ellas. En primer lugar, destaca la gran diferencia de hombres y mujeres practicantes, situándose en la misma línea de otros estudios, tanto de parapente (Murat, 2004), como de otros deportes que conllevan un

riesgo importante: escalada de roca (Llewellyn y Sánchez, 2008), esquí alpino, paracaidismo y montañismo (Castanier, Le Scanff y Woodman, 2010), paracaidismo (Bołdak y Guskowska, 2016); lo que demuestra que los hombres están más interesados en este deporte (Murat, 2004).

Una de las posibles causas de esta diferencia podría ser que las mujeres perciben este tipo de actividades con un riesgo más alto que los hombres (Demirhan, 2005); también Kontos (2004), en su trabajo sobre la percepción y la asunción de riesgos en adolescentes, encontró que los chicos tenían puntuaciones significativamente más altas en la escala de comportamientos arriesgados (*Risk Taking Behaviors Scale*) y más bajas en la escala de lesión percibido en el deporte (*Risk of Injury in Sport*).

En segundo lugar, las mujeres presentan una PA menor que los hombres, sobre todo en los aspectos técnicos del vuelo y en su condición física, lo que podría también ser causa de su poca práctica. En diversos trabajos aparece siempre la mujer por debajo del hombre en autoeficacia motriz, como en el estudio de Hernández-Álvarez, Velázquez-Buendía, Martínez-Gorroño, Garoz y Tejero (2011), quienes elaboran y validan la escala de autoeficacia motriz para adolescentes de 13 a 17 años españoles, y observan esas diferencias en todas las edades. Resultados similares encuentran Spence, Blanchard, Clark, Plotnikoff, Storey y McCargar (2010), llegando a la conclusión de que las diferencias en la práctica de actividad física entre chicos y chicas se deben, fundamentalmente, a una PA más alta en los chicos.

Consideramos la experiencia del piloto como otra variable relevante y, efectivamente, podemos concluir que la PA aumenta con la misma, independientemente de la edad, tratándose de un deporte en el cual el paso de los años afianza su práctica. Esta idea está en la base de la teoría de Bandura (1997), al destacar como fuente de información de la autoeficacia los logros específicos conseguidos en la propia experiencia pasada de los sujetos. En nuestro caso, tan importantes son los años de práctica como la cantidad de práctica (horas de vuelo) realizada al año. Podría ser, incluso, que aquellos que se sienten más capaces y confían más en sus habilidades, están más motivados y dedican más tiempo a pilotar. Resultados similares encuentran Slinger y Rudestam (1997) en las entrevistas realizadas a diversos deportistas de riesgo, señalando que la forma de desarrollar la PA es la propia experiencia de conseguir ejecuciones exitosas. La edad, sin embargo, no parece ser relevante para la PA de nuestros pilotos.

Analysis of the perception of self-efficacy in paragliding pilots

Abstract

This paper analyzes the perception of self-efficacy (PA) in paragliding pilots, as one of the most relevant variables to risks taking involved in the practice of this sport. The sample consists of 197 pilots (age: M 41.76 years \pm 9.9), 19 female and 178 male. A specific self-efficacy scale of paragliding was developed, following the guidelines of Bandura (2006), and the effects of sex of the pilot, level of experience, level of competition and injuries sustained was examined. The results show that paragliders have high PA (more men than women), especially in relation to their decision-making abilities. The PA

También observamos una mayor PA relacionada con la competición. Otros autores, como Salguero, González-Boato, Tuero y Márquez (2003), en nadadores de competición, encontraron que los de menor nivel competitivo presentaban mayor habilidad física percibida específica que aquellos de nivel nacional. Posiblemente las diferencias entre estos deportes, natación y parapente, con exigencias cognitivas y de riesgo muy distintas, estén en la base de estos resultados. Sin embargo, consideramos muy razonable dentro de la teoría de Bandura que las personas que compiten se sientan más competentes en este deporte, puesto que competir supone un reto añadido al del riesgo que comporta el pilotaje, y la PA está muy relacionada con el enfrentamiento a nuevos desafíos (Feltz et al., 2008).

Finalmente, nos planteamos analizar si una elevada autoeficacia influye en los accidentes que puedan tener los pilotos por arriesgarse más al confiar en sus capacidades. En este sentido, vemos que hay un porcentaje de lesionados muy alto, lo que pone de manifiesto el riesgo que comporta este deporte, pero no se accidentan más aquellos que tienen una mayor PA, ni tampoco más los hombres que las mujeres como presentan otros estudios de parapente (Steed, 2009). Por lo que podemos concluir que el número de accidentes o lesiones no varía con la PA, como en un principio podríamos pensar. En este sentido, nos encontramos con resultados muy contradictorios al considerar algunos trabajos que aquellos deportistas que tienen más autoeficacia se lesionan más, mientras otros trabajos demuestran lo contrario (Rubio et al., 2014). Es posible que existan variables mediadoras entre lesión y autoeficacia, de forma que no se puede afirmar que la autoeficacia tenga alguna relación con los accidentes o lesiones deportivas (Rubio et al., 2014).

En conclusión, con este trabajo pretendemos aportar un cuestionario de medida de PA específica del dominio, que nos permita analizar la importancia de esta variable en deportes de riesgo como el parapente. Los pilotos de nuestro estudio manifiestan una PA específica elevada, sobre todo de sus capacidades cognitivas, que aumenta con la experiencia y con el volumen de práctica. Las mujeres practican mucho menos este deporte y, además, presentan una PA menor que los hombres de su condición física y su técnica de vuelo. Sería interesante seguir investigando sobre las posibles relaciones entre la PA y otras características de los participantes, como la búsqueda de sensaciones, para poder conocer más a fondo las variables psicológicas que subyacen al deportista de riesgo.

increases with the experience and is greater in the pilots of high levels of competition. The PA does not influence the accidents or injuries of the pilots.

KeyWords: Self-efficacy, air sports, paragliding, risk sport, experience, sex, injuries.

Análise da percepção de autoeficácia em pilotos de parapente

Resumo

Este estudo analisa a percepção de autoeficácia (PA) em pilotos de parapente, como uma das variáveis mais relevantes envolvidas na tomada de risco implicada na prática deste esporte. A amostra é composta por 197 pilotos (idade: M 41,76 anos \pm 9,9), 19 mulheres e 178 homens. Uma escala de autoeficácia específica para o domínio de parapente foi desenvolvida, seguindo as indicações de Bandura (2006), e os efeitos de variáveis como o sexo do piloto, o nível de experiência, o nível de competição e as lesões sofridas foram analisados. Os resultados mostram que os pilotos de parapente têm PA elevada (mais homens que mulheres), especialmente em relação às suas habilidades de decisão. PA aumenta com a experiência e é maior em pilotos de alto nível de competição. A PA não está associada a acidentes ou lesões de pilotos.

Palavras-chave: Autoeficácia, esportes aéreos, parapente, esportes de risco, experiência, sexo, lesões.

Referencias

- Arqué, M. (2010). *Parapente, Iniciación* (10ª ed.). Lleida: Perfiles
- Bandura, A. (1977). Self-efficacy: Toward a unifying theory of behavioral change. *Psychological Review*, 84(2), 191–215.
- Bandura, A. (1986). *Social foundations of thought and action: A social cognitive theory*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Bandura, A. (1997). *Self-efficacy: The exercise of control*. New York, NY: Freeman.
- Bandura, A. (2006). Guide for constructing self-efficacy scales. En F. Pajares y T. Urdan (Eds.). *Self-efficacy beliefs of adolescents* (pp. 307–337). Greenwich, CT: Information Age Publishing.
- Boldak, A. y Guskowska, M. (2016). Sensation seeking as one of the motivating factors for performing skydiving. *Polish Journal of Sport and Tourism*, 23, 94–98.
- Breivik, G. (1996) Personality, sensation seeking and risk taking among Everest climbers. *International Journal of Sport Psychology*, 27, 308–320.
- Castanier, C. Le Scanff, C. y Woodman, T. (2010). Who takes risks in high-risk sports? A typological personality approach. *Research Quarterly for Exercise and Sport*, 81, 478–484.
- Çelik, Y. (2016). Paragliding accidents and injuries in Baba Mount Recreation Centre: a cross-sectional study. *International Journal of Sport Studies*, 6(1), 1–7.
- Chico, E. (2000). Búsqueda de sensaciones. *Psicothema* 12(2), 229–235.
- Demirhan, G. (2005). Mountaineers' risk perception in outdoor-adventure sports: a study of sex and sports experience. *Perceptual and Motor Skills*, 100, 1155–1160.
- Feltz, D. E., Short, S. E. y Sullivan, P. J. (2008). *Self-efficacy in Sport. Research and strategies for working with athletes, teams, and coaches*. Champaign, IL: Human Kinetics
- García-Naveira, A., Locatelli, L., Ruiz-Barquín, R. y González, J. (2016). Diferencias en personalidad entre deportista de deportes de riesgo vs otras modalidades deportivas. *Cuadernos de Psicología del Deporte*, 16(3), 33–44.
- Glicksohn, J. y Naor-Ziv, R. (2016). Personality profiling of pilots: traits and cognitive style. *International Journal of Personality Psychology*, 2(1), 7–14.
- Gomà-i-Freixanet, M., Martha, C. y Muro, A. (2012). Sensation-Seeking trait differ among participants engaged in sports with different levels of physical risk? *Anales de Psicología*, 28(1), 223–232.
- Gómez, E., Hill, E. y Ackerman, A. (2007). An exploration of self-efficacy as a motivation for rock climbing and its impact on frequency of climbs. *Proceedings of the 2007 Northeastern Recreation Research Symposium*, GTR-NRS-P-23, pp. 306–310.
- Hernández-Álvarez, J. L., Velázquez-Buendía, R., Martínez-Gorroño, M. E., Garoz-Puerta, I. y Tejero, C. M. (2011). Escala de Autoeficacia Motriz: propiedades psicométricas y resultados de su aplicación a la población escolar española. *Revista de Psicología del Deporte*, 20, 13–28
- Kontos, A. P. (2004). Perceived risk, risk taking, estimation of ability and injury among adolescent sport participants. *Journal of Pediatric Psychology*, 29, 447–455.
- Llewellyn, D. J. y Sánchez, X. (2008). Individual differences and risk taking in rock climbing. *Psychology of Sport and Exercise*, 9, 413–426.
- Llewellyn, D. J., Sánchez, X., Asghar, A. y Jones, G. (2008). Self-efficacy, risk taking and performance in rock climbing. *Personality and Individual Differences*, 45, 75–81.
- Luque, A. M. (2003). *Las actividades recreativo-deportivas y el uso turístico del medio rural*. (Tesis doctoral inédita). Departamento de Geografía. Universidad de Málaga.

- Martha, C. y Laurendeau, J. (2010). Are perceived comparative risks realistic amongst high-risk sports participants. *International Journal of Sport and Exercise*, 8, 129–146.
- Merritt, C. J. y Tharp, I. J. (2013). Personality, self-efficacy and risk-taking in parkour (free-running). *Psychology of Sport and Exercise*, 14, 608–611.
- Moritz, S. E., Feltz, D. L., Fahrbach, K. R. y Mack, D. E. (2000). The Relation of Self-Efficacy Measures to Sport Performance: A Meta-Analytic Review. *Research Quarterly for Exercise and Sport*, 71(3), 280–294.
- Murat, H. (2014). Investigating the Motivations and Expectations of Individuals Interested in Paragliding. *Anthropologist*, 18, 949–957.
- Ortega, E. (2005). *Autoeficacia y Deporte*. Sevilla: Wanceulen Editorial Deportiva, S.L.
- Rubio, V. J., Pujals, C., de la Vega, R., Aguado, D. y Hernández, J. M. (2014). Autoeficacia y lesiones deportivas: ¿factor protector o de riesgo? *Revista de Psicología del Deporte* 23, 439–444.
- Salguero, A.; González-Boto, R.; Tuero, C. y Márquez, S. (2003). La habilidad física percibida en la natación de competición. *European Journal of Human Movement*, 10, 53–69.
- Slanger, E. y Rudestam, K. E. (1997). Motivation and disinhibition in high risk sports: Sensation seeking and self-efficacy. *Journal of Research in Personality*, 31, 355–374.
- Spence, J. C., Blanchard, C. M., Clark, M., Plotnikoff, R. C., Storey, K. E. y McCargar, L. (2010). The role of self-efficacy in explaining gender differences in physical activity among adolescents: a multilevel analysis. *Journal of Physical Activity and Health*, 7(2), 176–183.
- Steed, M. (2009). 2008 Paragliding accident summary. *Hang Gliding & Paragliding Magazine*, 39(6), 12–16.
- Valín, A., Higuera, J. y Meléndez, I. (2004). *Parapente y ala delta, entrenamiento*. Lleida: Perfils.
- Zuckerman, M. (1979). *Sensation Seeking: Beyond the Optimal Level of Arousal*. Hillsdale, NJ: Erlbaum.

