

Cross *en* Español Country

56





**LA MEJOR
PROTECCIÓN**



**ACCES
Y FÁCIL D**



EL ARNÉS PERFECTO PARA VOLAR DISTANCIA

El Genie Lite 3 es el arnés moderno perfecto para volar distancia y a pesar de ser compacto, no se sacrificó nada esencial. Ofrece la mejor combinación de comodidad, estabilidad y durabilidad.



**COMODIDAD
PARA VOLAR**



**AERODINÁMICA
AVANZADA**

Genie lite³

www.gingliders.com

OZONE



SE TRATA DE PERSONAS

Aunque somos una marca global presente en 80 países, Ozone es una pequeña familia a la que une la pasión por nuestro deporte. Nuestros equipos trabajan siempre juntos para desarrollar y fabricar los productos que os ofrecemos y que nosotros mismos volamos a diario.



ARTESANÍA INDUSTRIAL

Nuestro exclusivo sistema a la carta significa que cada vela está efectivamente hecha a medida para cada piloto. Nuestros técnicos de producción realizan estrictos controles de calidad en cada etapa del proceso de fabricación.

CORTE LÁSER CAPA POR CAPA

Mientras la mayoría de fabricantes cortan las piezas en hasta 12 capas de tejido a la vez, Ozone es el único del mundo que corta cada pieza capa a capa. Esto garantiza la más alta precisión y consistencia en la producción. Cada parapente que fabricamos, desde los destinados a principiantes hasta las que vuelan nuestros campeones mundiales, se fabrica con una la mayor precisión existente en la industria.



CONTROL TOTAL

En Ozone, tanto nuestro exclusivo software de I+D como nuestra fábrica son 100% propias, por lo que nuestro control de todos los elementos de diseño y producción es total. Todo lo que hacemos se desarrolla y mantiene en la propia empresa, por nuestra gente.



DUDEK
Creating paragliders since 1995

DUDEK

TOUCH
RUN&FLY 2
NEMO 5
WARP 2
ORCA 5
NUCLEON 4
SNAKE 3

FLYING SOON:

PPG FREESTYLE ALLROUNDER

DRIFTAIR 

PPG COMPETITION TANDEM (PL2)

BOSON 

ADVANCED PPG DISTANCE EATER

HADRON 3 

FLYING NOW:

WWW.DUDEK.EU

56 ABRIL 2021 ÍNDICE

► CRUZANDO FRONTERAS

Benjamin Jordan, lo logró
Foto: Benjamin Jordan

▼ GIRO DE LA MUERTE

Horacio Llorens en un montaje
mágico de Rolf Steinmeier de un
video de Allen Candela



14

Nuevos productos

Novedades de alas, arneses, ropa y todo lo que necesitas para armar tu equipo de vuelo

20

Al desnudo

Urs Haari vuela parapente desde los inicios del deporte. Nos cuenta por qué le sigue encantando

22

Guía exclusiva

Simon Oberrauner explica cómo correr contrarreloj para ganar el Bordairrace en Austria

28

Expedición Monarca

Benjamin Jordan hizo un viaje increíble de 2.835km a través de Estados Unidos

40

Way Gliders Ruby (EN B)

¿Hacer pedido? Volamos esta nueva ala intermedia para presupuestos reducidos

44

Alas de paramontañismo

Ligeras, divertidas y fáciles de volar - probamos las nuevas Advance Pi 3, Gin Yeti 5 y Sky Zoe

DESPEGUE - Editorial 8 - Galería 10 - **EQUIPOS** - Nuevos productos 14 - **ENTÉRATE** - Guía exclusiva 22 - **CI DE VUELO** - Paramotor 24 - Siroco 26 - **RESEÑAS** - Way Gliders Ruby 40 - Advance Pi 3 44 - Gin Yeti 5 46 - Sky Zoe 48 - Ropa CimAlp 50

DESPEGUE



▲ REFRESCANTE

Lyndsay Nicole y Benjamin Jordan el día 96 de su gran aventura por EUA
Foto: Benjamin Jordan

EDITORIAL

Hola. A partir de este número estaremos haciendo algunos cambios graduales a Cross Country en Español, que notarán nuestros lectores asiduos.

Para empezar, estamos cambiando la forma en la que publicamos la revista y nos retiramos de Issuu. Podrás seguir leyendo la revista de forma tradicional, pero también publicaremos las historias en nuestra página xcespanol.com. De esta forma, será más fácil encontrar las historias, leerlas desde el teléfono y compartirlas en redes sociales.

Nuestra prioridad, como siempre, sigue siendo traerte contenido de alta calidad, incluyendo las últimas noticias de equipos de vuelo y reseñas actualizadas. En el fondo, seguimos dedicados a la aventura de lo que hacemos todos - ya sea compartir una tarde

de vuelo dinámico con tus amigos o irse a una expedición increíble como Benjamin Jordan, el artículo de la portada de este número.

Nuestros deportes están en constante cambio y evolución y nosotros también evolucionamos con ellos. Espero que disfrutes este número y los muchos que vendrán mientras seguimos volando en 2021

Ed Ewing, editor

PD: Inscríbete a nuestro boletín gratuito por email para mantenernos en contacto. No te fastidiaremos, pero te daremos actualizaciones regulares del número más reciente, avisos de seguridad, reseñas y artículos interesantes de tu deporte favorito. ¡Inscríbete aquí! <http://bit.ly/xcespanol>

Cross Country

In the core since 1988

Editor: Ed Ewing

Editor asociado, diseñador: Marcus King

Editora de noticias: Charlie King

Traducción: Joanna Di Grígoli

Colaboradores: Bruce Goldsmith, Jeff Goin, Honza Rejmanek, Gavin McClurg, Theo de Blic, Matt Warren

Publicidad: Verity Sowden-Green

Crecimiento empresarial: Laurent Boninfante

Director: Hugh Miller

Cross Country en Español
espanol@xcmag.com

COLABORADORES

Cross Country depende de la colaboración de los pilotos de todo el mundo. Envía tus noticias, historias, ideas y fotografías a editor@xcmag.com. Nos encantaría verlas.

Visita www.xcespanol.com/como-contribuir/

ACERCA DE

La revista Cross Country se fundó en 1988 como un foro internacional para la creciente comunidad de pilotos de todo el mundo. Desde entonces, nos hemos expandido y llegamos a pilotos en 75 países. Cross Country en Español se estableció como revista digital en 2015. Gracias por hacerla posible. Visita www.xcespanol.com para más detalles.

EN LÍNEA

Búscanos en www.facebook.com/xcmagespanol o busca "xcmag" en la red



AVISO LEGAL

Cross Country en Español es publicada en formato digital 10 veces al año por Cross Country International Ltd (Tollgate, Beddington, Lewes, BN8 6JZ, UK). Aplican leyes globales de derecho de autor. Las opiniones expresadas en esta revista no reflejan necesariamente las opiniones de Cross Country.

CÓMO LEERLA

Cross Country en Español se distribuye de forma gratuita a través de su página www.xcespanol.com y la aplicación Issuu.



EXPERIENCE
YOUR NEXT LEVEL
ARCUS 2^{RS}

CERTIFICATION:
EN/LTF (MIDLEVEL) B

Achieving new levels of flying without over-reaching yourself – that was precisely our goal in developing the ARCUS 2 RS.

The ARCUS 2 RS is based on the very successful and proven NYOS RS. With a little less aspect ratio, a new, resilient material mix and a lot of attention to detail, we have completely revised

the design and adapted it to pilots who feel most comfortable in the mid-B segment.

With a full 57 cells, the elegant wing already visually underlines its performance claim, but the compact flight feeling immediately conveys familiarity with a high feel-good factor and promises pure flying fun.

Find out more: www.swing.de

RAST
Rock solid flight
by SWING

SWING FLUGSPORTGERÄTE GMBH • GERMANY
+49 (0)8141 32 77 888 • INFO@SWING.DE • SWING.DE

 **SWING**

📱 Connect with us: [#SWINGParagliders](https://www.instagram.com/SWINGParagliders)



La vida es un cuento de hadas.
Castillo de Neuschwanstein del rey
Ludwig II en los Alpes de Baviera
Foto: Adi Geisegger





Anna Paul-Stefani y su perro hacen contacto con Nicolás Santoni-Sonneville en Córcega, Francia
Foto: Jacques Paul-Stefani



WE SHARE THE PASSION OF FLYING

With the extensive product range, U-Turn offers a full-service sales-mix for all areas of paragliding. Especially in the relevant entry-level and ascending classes LTF A and B U-Turn again and again launches spectacular product innovations inspired by the inexhaustible know-how from the extreme area providing maximum safety.

For further information visit: www.u-turn.de



AVANCES



Skyman Speed

Disponible en 15m² y 18m², la Speed de Skyman es una miniala superficie sencilla que pesa aproximadamente un kilo. Skyman anuncia una velocidad manos libres de 44-45km/h con 5km/h adicionales con un acelerador activado con las manos.

skyman.aero



Chaqueta TryFly Thermal

La chaqueta TryFly Thermal está rellena de silicona que retiene el calor. Está diseñada para usarla a temperaturas de entre -20C y +7C, además de ser impermeable y tener agujeros para los pulgares en los puños. Disponible en gran variedad de colores y tallas en su página web por €119.

tryfly.eu



Skywalk Salewa para ellas

La camiseta Puez Melange de Skywalk/Salewa ahora está disponible en rosa y está hecha de Dry'ton, una tela técnica transpirable, elástica y que repele el sudor. La parte posterior es más larga, pesa 79g y es perfecta para caminatas.

shop.skywalk.info

UP RIMO

Según UP, un ala de escuela debería ser segura y sencilla, pero ágil y divertida. En pocas palabras, "La mejor introducción al mundo del vuelo libre". Diseñaron la Rimo con lo anterior en mente. Tiene 42 celdas y 4,9 de alargamiento. La tela Everlast de Porcher con doble revestimiento en el borde de ataque del extradós soportará horas de inflados mientras que las costillas inclinadas y anchos de celdas variables permiten "una distribución perfecta de la carga y un extradós limpio para un flujo de aire óptimo". Disponible en tres colores, es EN A en cinco tallas, de la XS a la L (PTV 58-140kg).  up-paragliders.com



ITV WASABI

ITV celebra su 40mo aniversario este año. Tienen varios modelos nuevos en la fila para 2021, incluyendo la nueva Wasabi que describen como una EN-B fácil con 53 celdas y 5,65 de alargamiento. Está diseñada para volar con o sin motor. Según ITV, tiene excelente pilotaje, agilidad, rendimiento y seguridad y es una buena ala para aprender lo básico del acro. Homologada DGAC con bandas de paramotor con trimmers y estará disponible en tallas XS, S, M y L para PTV sin motor de 55kg a 120kg a partir de marzo de 2021. 

itv-wings.com

CROSSALPS2

Skyman lanzó el ala de montaña CrossAlps² EN-C. Dicen que es más rápida y ágil que la original y tiene mejor planeo acelerado. Está hecha para aventuras de paramontañismo y montaña. Tiene 69 celdas y 6,5 de alargamiento, ligeramente superiores a la original (67 celdas y 6,4 de alargamiento). Está hecha de Dominico D10 con D20 con doble revestimiento en el borde de ataque del extradós, una combinación que según Skyman es ligera pero también duradera. La CrossAlps² estará disponible en 24,5m², 26m² y 28m² y la talla intermedia pesa 4,35kg.  skyman.aero





PRION 5

Nova lanzó su nueva ala de escuela homologada EN-A/DGAC. Es un nuevo diseño, con tres bandas y 4,42 de alargamiento, y tiene menos arco que su predecesora, lo que la hace más estable en el alabeo. Todas las líneas tienen funda y tiene un nuevo indicador de recorrido de freno: el color de las líneas de los frenos se degrada de verde (seguro) a rojo (riesgo de pérdida) para ayudarle a los pilotos a tener una idea de la presión de los frenos. Veinticinco de las 33 celdas tienen varillas entre ellas para separarlas, lo que según Nova, mejora el inflado y reduce las vibraciones.  nova.eu



ARAK AIR

La Arak Air es un ala ligera 'estilo X-Alps' con un pilotaje fácil y homologación EN-B. Según Skywalk, tiene excelente rendimiento - ¡tiene potencial para volar 300km si tú lo tienes! - combinado con poco volumen y un peso 2,9kg. Es para pilotos que quieran "aventuras estilo X-Alps con la seguridad pasiva de un ala intermedia" y está basada en su ala multiuso 'semiligera' Arak. Estará disponible en blanco o naranja en cinco tallas desde XXS (EN B para 50-80kg; 2,9kg) hasta L (95-120kg; 3,7kg).  skywalk.info



vision
LTF/EN B

**WE REALIZED OUR
VISION OF SUPER HIGH-B,
SO YOU CAN FOLLOW
YOUR VISION.**

u-turn.de

Test the new level of performance-oriented fun factor. www.u-turn.de



TURN
SAFE FUN



BEAT LIGHT

La Beat Light es “el ala perfecta para un grupo amplio”, afirma Phi. “Es una B intermedia de alto rendimiento precisa y superligera. Al igual que la Beat convencional, tiene 56 celdas y 5,3 de alargamiento y se ubica entre la Tenor Light y la Maestro X-Alps dentro de la gama de Phi. “Técnicamente, es una Maestro X-Alps estilizada con un toque de Allegro (tres líneas principales) un poco de Fantasia (bocas) y de Symphonia (por estar extremadamente bien equilibrada). “Está hecha de Skytex 27 de Porcher con doble revestimiento y líneas en su mayoría con funda y está disponible en seis tallas de la XS (50-75kg 3,0kg) a la XL (105-130kg, 4,15kg). phi-air.com



SIGMA 11

La Sigma 11 es la nueva ala de Advance “ambiciosa para volar distancia” y tiene un diseño completamente nuevo. Tiene un rendimiento sobresaliente con un pilotaje y precisión excepcionales y sensación de una dos bandas. El piloto de prueba de Advance, Sepp Inniger, dice que es muy relajante de volar, sobretodo con acelerador. Es 400g más ligera que su predecesora y la talla 20m² pesa 4kg. Está hecha de Porcher Skytex de 32 y 38g/m², que no son las más ligeras, pero no tiene varillas en las C, lo que permitió ahorrar peso y la hace más fácil de plegar. Viene en cinco tallas, desde 20m² hasta 28m², con rangos de peso perfectos ‘ideales’ que permiten escoger fácilmente la talla adecuada. advance.swiss

JEDI 3

“Reconéctate con la fuerza” en 2021. ITV lanzará la tercera versión de su parapente EN B+, el Jedi. Dicen que reúne tecnologías en un ala diseñada para “devorar kilómetros con absoluta seguridad”. Según ITV, la Jedi 3 con 61 cajones y 5,7 de alargamiento tiene un rendimiento excelente y un pilotaje genial. Estará disponible en cuatro tallas, XS, S, M y L para PTV de 60kg a 120kg. itv-wings.com



MUSE⁵

Think. Feel. Fly.

BGD LINK

BGD lanzará un par de arneses para biplaza “ligeros y cómodos”: el Link Pilot y el Link Passenger. Estarán disponibles en verde y azul vivo y están diseñados para funcionar juntos a la perfección. El Link Pilot tiene perneras separadas, espuma o airbag y paracaídas integrado con asa que puede instalarse de cualquier lado. El arnés del pasajero tiene una tabla en el asiento ligera y protección de espuma debajo del asiento. También tiene unas asas para que el pasajero pueda sostenerse y un compartimiento accesible para el piloto y base para instalar instrumentos. Ambos modelos vienen en talla única para pilotos de hasta 1,90m y 120kg. 

flybgd.com



EVARIO

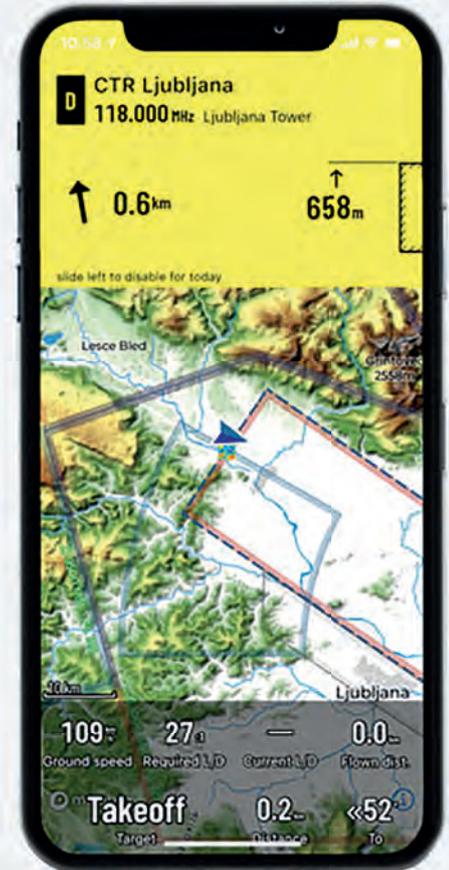
La aplicación eVario ahora está disponible para Apple Watch (watchOS7 en adelante) además de para iPhone y iPad. Usa el GPS, acelerómetro del reloj, así como los sensores girométricos y barométricos para recopilar datos y muestra altura, velocidad e intensidad del viento estimada. La calidad del hardware del reloj mejoró en la serie 6 y es muy preciso. La aplicación se integra a la aplicación Salud del iPhone para mostrar tiempo de vuelo acumulado y ascendencia máxima como parte de las estadísticas de salud. La aplicación fue diseñada por Jean-Marc Meyer, piloto de parapente experimentado e ingeniero mecatrónico. Disponible en iTunes por €6,99.  evario.variosoft.eu

ARTUS LIGHT

Nova reveló el arnés para la X-Alps 2021. El Artus Light es radical y no se sacrificó nada. Fue hecho para ser lo más ligero y aerodinámico posible. El prototipo pesa “aprox. un kilo”. Fue hecho a la medida para Théo de Blic, quien estuvo involucrado en el diseño. Tiene un perfil estilizado y cola aerodinámica y pasó la prueba de carga. La tecnología de la protección es secreta, por ahora, pero absorbe muy bien la energía y no hay que inflarla.  nova.eu



SeeYou Navigator



Simple to use so you can
focus on your flying

Stay out of airspace with an
innovative airspace overview

Avoid bad weather with
integrated live weather data

Quick flight upload with
seamless SeeYou integration

naviTer

www.naviter.com

AVANCES



Kanibal Race II ST

Kortel lanzó una versión con cola corta (ST, por sus siglas en inglés) de la Kanibal Race II. Es 150g más ligera que la versión convencional y es para pilotos que no sean competidores a fondo. El resto del arnés es igual, con dos contenedores de paracaídas, lastre con tubo y bolsillo para paracaídas de frenado.

korteldesign.com



Hélices Vittorazi Atom 80

Vittorazi hizo una alianza con Helix para fabricar estas nuevas hélices de carbono para el motor Atom 80. Fueron diseñadas específicamente para motores pequeños y fabricadas en capas para añadirles rigidez, y tiene una placa de la hélice más profunda y de menor diámetro para reducir las vibraciones y optimizar el rendimiento.

vittorazi.com



BGD Wow

El nuevo paracaídas cuadrado de BGD se llama Wow. Según BGD, es ligero y estable y abre rápido. Los cortes en las esquinas estabilizan el descenso, justo después del lanzamiento. El Wow está disponible en tallas 90, 110 y 130.

flybgd.com



OZONE SWITCH

El arnés modular ligero de Ozone está diseñado para hacer speedflying, speedriding y paramontañismo. Es un diseño con perneras separadas y asiento tipo auto deportivo que, según Ozone, es cómodo y permite sentarse fácilmente y pilotar con precisión. Tiene un bolsillo lateral y acelerador y la talla S/M pesa apenas 2kg. La protección dorsal inflable opcional (se infla con una bomba, pesa 725g) y el contenedor del paracaídas bajo el asiento se fija con un cierre. El Switch está disponible en tallas S/M (hasta 1,75m) y M/L (1,75-1,95m). La mochila tiene cintas de compresión y sistema de porte para esquís o tabla. flyozone.com

GIN GINGO 4

El nuevo arnés Gingo 4 tiene una protección dorsal innovadora rellena con Aerobeans. Son bolitas de polipropileno expandido. Son ligeras, absorben bien la energía y pueden moverse de un lado al otro para redistribuir la carga a un mayor volumen que una protección de espuma. La protección puede resistir varios impactos, lo que la hace muy adecuada para arneses de escuela, donde pueden esperarse aterrizajes sentados. La protección pesa apenas 200g y el arnés es 26% más ligero que el Gingo 3. También tiene un perfil más estilizado y es más compacto. Está disponible en cinco tallas y la M pesa 3,27kg. gingliders.com



TANGA

El nuevo Tanga de Independence pesa apenas 390g. Está hecho en Europa con cintas de Dyneema con soportes de ripstop en la espalda y piernas. Tiene un reflector Recco integrado y viene con los nuevos mosquetones ligeros y resistentes a las oscilaciones de Edelrid (22g cada uno) y poleas Ronstan. Puede usarse con las protecciones dorsales de Independence y está homologado hasta 120kg. PVP €329. independence.aero



SIROCCO 3

Ozone lanzará la Sirocco 3 en mayo. Es un ala de paramotor ligera de alto rendimiento basada en la Speedster 3 y está pensada para pilotos intermedios. Las alas ligeras son cada vez más populares entre los pilotos de paramotor por su fácil inflado, mejor pilotaje y menor volumen. Según Ozone, la Sirocco 3 es más ágil y eficiente que su predecesora y su velocidad máxima es más alta. Al igual que la Speedster 3, tiene un rango de trimmers largo para volar a altas velocidades sin tener que usar el acelerador, lo que hace los vuelos largos sean más cómodos. La Sirocco 3 estará disponible en cinco tallas de 18 a 28m². ☒

flyozone.com



BLUE LINE

El Blue Line es el nuevo Rodeo mejorado de Nirvana. Es adecuado para principiantes y aventureros experimentados y según Nirvana, sobresale por su relación potencia/peso y fiabilidad. Es un diseño ligero color azul y naranja y tiene una hélice convertible de dos o tres palas. Se puso a punto el sistema electrónico y se rediseñó el escape. Entre las características de seguridad, se encuentran zonas abolladas en el chasis, una tabla de protección dorsal y un tanque de combustible de plástico duradero. También tiene dos interruptores de arranque para evitar accidentes. ☒ nirvana.cz

MINIPLANE

Per Il Volo celebra 33 años en la industria. Los fabricantes del Miniplane / Top80 presentaron recientemente una jaula rígida aerodinámica y una hélice más grande para el paramotor Miniplane, que lo hace más suave, silencioso y eficiente. La jaula de 150cm de diámetro está hecha de aluminio de alta resistencia con un perfil aerodinámico. Protege la hélice de fibra de carbono ligera de 140cm Helix que tiene bastante alargamiento y un perfil eficiente. Gira a una relación reducida, por lo que genera más empuje con menos ruido con ventajas de rendimiento "increíbles", que según Per Il Volo se notan enormemente en altura. ☒

miniplane.net



MACFLY

PARAMOTORS

PASSION, FUN AND EXPERTISE

macflyparamoteur.com

JEAN MATEOS +33 6 80 48 74 84



AL DESNUDO URS HAARI

◀ **TALENTO BRUTO**
Urs Haari, leyenda de la copa suiza
Foto: Bernadet Habermacher



Crecí en un pueblo de montaña en Suiza, era el paraíso. Íbamos a caminar, esquiar, escalar y a montar moto. Pero desde que era joven soñaba con volar. A los 17, empecé a volar planeador, era mi gran pasión. Estaba todo el tiempo en el aeródromo, pero la temporada de vuelo en verano era corta.

Mis hermanos mayores volaban parapente. Me burlaba de ellos porque volaban para abajo cerca de la montaña. Pero el invierno de 1987-88 fue malo y no hubo casi nieve para esquiar, así que mi hermano me enseñó a volar. Había térmicas y el parapente de nueve cajones se movía como loco. ¡Estaba asustadísimo!

Inmediatamente, me gustó el concepto de ser independiente. Me saqué la licencia de vuelo y fui a volar a Verbier. Me compré una Condor HP9 y la calé más lento, por lo que lograba quedarme en las térmicas. Algunos subían en térmicas con sus alas de compe.

Condor en Verbier me ofreció trabajo. Trabajaba en el taller, en ventas y como piloto de prueba. Los parapentes los fabricaban en Israel y viajaba para allá con frecuencia. Trazábamos los diseños en papel, ellos fabricaban los prototipos y los probábamos en la playa.

Quería competir en el mundial de St. André-les-Alpes en 1990. Solo tenía 18 meses volando y no tenía suficientes resultados para clasificar al equipo suizo. Un amigo en Israel se aseguró de que pudiera competir por Israel y quedé de mejor suizo.

Volé la CXC de una nueva compañía llamada Nova. Un año después, quedé de tercero en el mundial con una Phantom. ¡Qué belleza! Era la sensación del momento. Fue el primer parapente diseñado por computadora, por Hannes Papesh. Se sentía muy bien, limpio, sin arrugas y era bastante seguro. En 1992 rompí el récord mundial de distancia con el Phantom, 227,7km en Sudáfrica.

Me gustaba el ambiente de competencia, los viajes y sobretodo hacer amigos por el mundo. Siempre he sido competitivo y quiero

hacer lo mejor que pueda. Pero no guardo mis medallas. Al final, los mejores vuelos son un atardecer hermoso o aterrizar entre amigos y tomar una cerveza. Todavía, después de 30 años de vuelo, cuando mis pies dejan de tocar el suelo, no me preocupó por más nada.

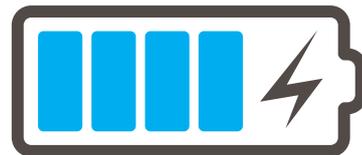
Fundé mi propia compañía High Adventure en 1994. Los paracaídas de emergencia siempre han sido mi especialidad. Desarrollamos el paracaídas Beamer Rogallo para parapentes en 1995, a partir de un modelo que se usó brevemente en paracaidismo. Los pruebo yo mismo, he lanzado paracaídas sobre tierra unas 400 veces. Estamos desarrollando paracaídas rogallo para drones, obligatorios en zonas pobladas.

En 2000, tuve que volver a encontrarme. Sentí la necesidad de viajar solo y fui a Mongolia, donde puedes caminar días sin ver a nadie. Fue una verdadera aventura. En 2008, redescubrí el vuelo de distancia. Usar GPS lo cambió todo, la caja de arena se hizo mucho más grande. Antes, había que declarar el vuelo y tomar fotos de las balizas. Ahora, había espacio para la creatividad y para probar cosas nuevas.

Vuelo una EN-B porque no tengo que preocuparme por ella. Una vez al año termino en una situación en la que pienso: "Qué suerte". No vuelo suficientes horas para volar alas calientes. Claro, a veces tengo celos, me gustaría volar cohetes. Son hermosos.

Me encanta mi trabajo. Pero me gustaría transmitir mi trabajo a las generaciones más jóvenes. Los fines de semana los pasamos al aire libre, no vuelo siempre. El año pasado, cuando la empresa cerró un tiempo pude aprender kitesurf y foil. Este año, quiero volar más de 300km. Suiza no está hecha para un vuelo tan largo, sobretodo con una EN B, pero creo que se puede. Es mi meta. 🇨🇭

*Urs Haari ganó la clase Sport (EN B y C) de la copa de distancia de Suiza por quinta vez en 2020 – y se quedó con el trofeo, ¡para siempre! Vuela una Nova Mentor (EN B).
Entrevista de Bastienne Wentzel*



Charger²

Energize Your Life



▲ ARRANCA EL TIEMPO

En la Bordaïrrace, los pilotos tienen 33 horas para ir lo más lejos posible y regresar a la salida. Simon Oberrauner, a la derecha

Fotos: Bordaïrrace /

Honza Zak / archivos Red Bull

GUÍA EXCLUSIVA: BORDAIRRACE 2021

Simon Oberrauner explica cómo ganarle al cronómetro en esta aventura austriaca de paramontañismo

El concepto de la Bordaïrrace en Austria es sencillo: hay que ir lo más lejos posible y regresar a pie y en parapente en 33 horas. Hay tres eventos de fin de semana programados para este año, en abril, junio y julio. Simon Oberrauner ha ganado la temporada tres veces en los catorce años del evento.

Simon, ¿cuántas veces has participado en la Bordaïrrace?

La Bordaïrrace me abrió las puertas a las competencias de paramontañismo. Simplemente probé con un parapente normal y demasiado equipo - ¡no estaba listo para carreras de paramontañismo! Creo que ya he participado unas 15 o 20 veces.

¿Cómo fue la primera vez?

No me preparé mucho físicamente, aunque sí investigué mucho. Pero no tenía un plan para conectar mis habilidades de vuelo con las de caminata. Tenía mucha curiosidad y nervios antes de la partida porque estaba Chrigel Maurer, Paul Guschlbauer, y muchos pilotos buenos.

Todos subimos la primera montaña, unos 18km y de repente, estaba en la cima con Chrigel y Paul y más nadie. Y pensé, "Bueno, no sé hacia donde volar ni nada".

Chrigel estaba en biplaza, así que pensé que podría seguirlo, ¡pero por supuesto no fue así! De alguna forma, logré volar con un amigo e hicimos la carrera juntos. Creo que

hice unos 35km. Sebastian Huber ganó ese año y yo terminé de 20.

¿Cómo te sentiste después?

¡Quería volver a hacerla! Pero estaba destruido físicamente porque caminé unos 80km y nunca lo había hecho antes. Es muy difícil después, pero me enganché.

¿Qué consejo le darías a alguien que participe por primera vez? O en algo parecido

Que se lo tomen con calma, que agarren experiencia. No se fuercen ni se metan en peligro. En mi primera carrera tuvimos suerte que no despegamos porque otro participante se acercó y me dijo, "¡Epa! No despegues de aquí, hay como 40km/h de vuelo". Y andábamos en B bajas. Así que ve con calma,

disfrútalo y aprende. Habla con los demás porque están dispuestos a compartir. Es lo bueno, es una buena comunidad.

¿Recuerdas tu primera victoria?

¡Claro que sí! Fue en Levico Terme. Mi padre era mi asistente. El clima estaba muy bueno para volar y no vimos a más nadie en vuelo, así que pensé que iba de último. Pero ¡iba al frente! Estaba molesto, fui lo más lejos que pude y pensé, "Voy a regresar! Así que me di la vuelta y regresé volando, aterricé y después tuve que caminar unos 60km. ¡Fueron 60km difíciles! Casi había llegado a la meta cuando alguien me dijo, "Simon, vas de primero, ¿lo sabías?" Y pensé, "¡Mentira!" Fue una carrera excelente.

¿Algún consejo especial para entrenar?

Acostúmbrate a caminar. Tienes que poder caminar con la mochila - empieza con 10km. Es un movimiento completamente diferente. Y por supuesto, es importante acostumbrarse a caminar en plano. Si no estás acostumbrado, la pasarás mal.

¿Y qué hay del vuelo?

Mantente en el aire y no tomes decisiones agresivas porque aterrizarás. Y cuando estés aterrizado, defraudado, es más difícil mantenerse animado.

Tienes 33 horas para ir y volver. ¿Cuándo empiezas a planificar el fin de semana?

Para las primeras carreras, empecé dos

semanas antes. Me preparé mucho viendo rutas. Pero ahora, hago la mayoría el día antes porque conozco las rutas. Ahora es simplemente ver la previsión. Cómo volar lo más posible. Es lo que busco.

¿Qué tan importante es el asistente?

El papel del asistente es importante, pero no tan importante en una carrera como la Bordairrace porque dura 33 horas y puedes hacerla solo. Pero es intenso. Es para pilotos que hagan vivac, gente que sepa cómo dormir a la intemperie. Hacer la Bordairrace solo ha sido una de las experiencias más intensas que he vivido. Y aún así pude ganarla. Eso es lo que también hizo Seb Huber muchas veces. La mayoría de las veces compitió sin asistente.

Solo por su cuenta...

Aprendí mucho de él durante mi segunda carrera. Me dijo, "Sí, no necesitas gran cosa, solo usa el ala de caso de dormir y duerme dos o tres horas". Lo que más me impresionó que es no tenía nada para dormir y tenía tabletas de magnesio para el agua. Dijo, "Procura siempre beber agua con algunos minerales porque si no, tu cuerpo se vacía y no puedes seguir caminando". Fue un consejo muy útil. Solo tenía protector solar, un cepillo de dientes cortado y un poco de dinero. ¡Me impresionó mucho! 

bordairrace.com



www.skyman.aero

**DESCUBRIR
NUEVOS SENDEROS
CON PARAPENTES ULTRALIGEROS**





PARAMOTOR
JEFF GOIN

POTENCIA EXTREMA



¿ Puede entrar en pérdida el ala por mucha potencia? Sí, pero... Hay que tener cuidado, principalmente porque un exceso de potencia seguro hará que pierdas el control por otra razón. Aunque puedas mantener el control de una potencia ilimitada, llamarlo "pérdida" no sería apropiado.

Pero hay demonios horribles que acechan desde los rincones más potentes.

Veamos primero una situación extrema.

No lo intentes

Tu paramotor nuevo, el EmpujePro Plus, con motor Písale-300, bota 100 kilopondios y pesa apenas 30kg. Con combustible y equipo, tu PTV es de 100kg y ya verás por qué podemos ignorar el peso del ala.

Después de despegar, le das potencia suavemente hasta que estás apuntando hacia arriba y vas quitando potencia hasta quedar

apoyado sobre la espalda solo con potencia. La potencia es igual al PTV. ¿Qué hace el ala? Entra en el rotor de la hélice mientras empiezas a girar sin control por el torque de la misma. A pesar de que esta situación no pueda llamarse pérdida, no es algo que queramos ver.

En algún momento, antes de llegar a la horizontal, todas las líneas se van quedando sin carga y el ala cae hacia atrás por su propio peso. Mucho antes de ese punto, pasarán otras cosas, al menos la parte de las vueltas.

En cuanto a la pérdida, ¿recuerdas qué factores hacen que sea más probable entrar en paracutaje? Uno importante es volar muy ligero. A medida que se sube más rápido, el empuje le quita más carga a las líneas a medida que disminuye la carga alar. La susceptibilidad a la pérdida aumenta. El ángulo de ataque aumenta un poco porque el peso del ala empuja hacia atrás (hacia abajo).

▲ ÁNGULO DE ATAQUE

Ascenso rápido después del despegue en Australia. A medida que el ascenso sea más pronunciado, aumenta el ángulo de ataque

Foto: Tex Beck

Jeff Goin es el autor de Powered Paragliding Bible y productor de los DVD Master Powered Paragliding. Es piloto comercial, vive en Florida, EUA y escribe el blog footflyer.com

Pero esto sucede justo antes de que empiece el infierno motorizado.

Lo más importante

Ese ejercicio mental tiene poca relevancia porque hay demonios peores en la potencia excesiva, principalmente las vueltas en las bandas. Ya hemos hablado de ello anteriormente. El torque de la hélice hace que el cuerpo quiera girar en el sentido contrario a la dirección de la misma, pero no es la única fuerza. Si el motor empuja más hacia un lado (hacia el mosquetón de ese lado) que el otro, querrá darse una vuelta, así que compensa con potencia. Puede ser peor que el torque de la hélice, que transmite un poco de peso con el cuerpo que es fácil de controlar.

La tensión en las líneas es responsable de muchos aspectos del control. Imagínate la línea central de potencia del motor que empuja contra el mosquetón derecho. Girarías hacia la izquierda. El ala se opondrá a esa acción, esperemos que lo suficiente como para darse una vuelta completa. Pero dependerá de la carga en las líneas: a menor carga, menor resistencia para darse vueltas.

Los pilotos ligeros, sobretodo con máquinas potentes, lo habrán notado y están acostumbrados a reducir potencia cuando sucede algo raro con un motor mal equilibrado.

Mi experiencia

Ha estado a punto de sucederme.

Peso 65kg y he volado motores con empuje casi igual a mi PTV, pero no podía usar toda la potencia por el riesgo de las vueltas. Solo dos las manejé bien y tuve que quitar potencia por el ángulo de ascenso tan pronunciado. Me acobardaba y quitaba potencia porque no quería convertirme en muñeco de prueba de choques.

Da miedo el ángulo, sabiendo que te esperan los demonios de la aerodinámica. También he tenido dos incidentes de

parachutaje, ambos con alas grandes y en ambos, empeoró por la potencia y los giros en las bandas. Durante mis primeros dos años de vuelo, volaba lo que fuera sin entender totalmente lo que sucedía o sin dominar las reacciones para manejarlo. En ambos casos, con reducir potencia habría evitado estrellarme. También hubo otros factores: turbulencia en uno y frenos cortos en el otro. Pero reducir potencia habría evitado ambos.

Hay muchos videos en YouTube en los que se ve a pilotos volando con potencia y después el ala se ralentiza mientras que el piloto empieza a caer casi verticalmente en parachutaje. Usualmente sucede con un poco de freno, pero no tanto como para ser excesivo. Tampoco van subiendo, necesariamente, por lo que la razón no es demasiada potencia. Si el piloto hubiera reducido potencia, subido las manos unos segundos y le hubiera dado potencia, seguramente habría vuelto a volar. Si alguna vez te ves en esa situación, recuerda el mantra, "Reduce potencia, frena menos y después conduce". Sé delicado, sé rápido.

Un nivel superior es en el que el piloto despega, se gira a la izquierda (o a la derecha con cárter reductor), el ala va hacia la derecha, el piloto frena con la izquierda y entra en negativo. La razón es un paramotor mal diseñado o mal ajustado, no demasiada potencia).

Por último

A pesar de que demasiada potencia puede provocar pérdidas, es más probable estrellarse por otra razón. Como siempre, trata los motores potentes con respeto, por muchas razones, especialmente en tierra.

Si mucha potencia empieza a generar una sensación incómoda durante el ascenso, reduce la potencia lentamente para que sea poca. Evitará que añadas 'muñeco de pruebas de choque' a tu currículum. ☹



Samurai

Fast, agile, bold!

A cut above the rest!

OJO DE LA TORMENTA

Una tormenta de arena del Sahara tiñó a los Alpes de rojo en febrero cuando una columna de polvo se desprendió del sur y cubrió los Alpes europeos. El cielo se tornó naranja desde Lyon hasta Chamonix el 6 de febrero cuando llegó la nube del desierto. El fotógrafo Pierre Augier estuvo listo para capturar el momento cuando Eliot Nochez aprovechó el fenómeno para probar el aire en Semnoz, cerca de Annecy.

El viento del Sahara proveniente del sur y que llega hasta Europa sucede varias veces al año cuando un viento fuerte del sur - conocido como Siroco, creado por sistemas de baja presión que se desplazan hacia el este por el Sahara - levantan miles de toneladas de polvo al aire y lo transportan por el Mediterráneo. Cae con la lluvia o la nieve y deja una capa de polvo. El evento de febrero fue marcado por haber sido tan fuerte. **XG**

Foto: Pierre Augier



ARAK AIR

The best adventure is your own adventure!
X-Alps-style flying with simple handling.

- / Ultralight 2,9kg
- / X-Alps-style
- / Minimal pack size
- / Easy handling



PURE PASSION FOR FLYING

SKYWALK



EXPEDICIÓN

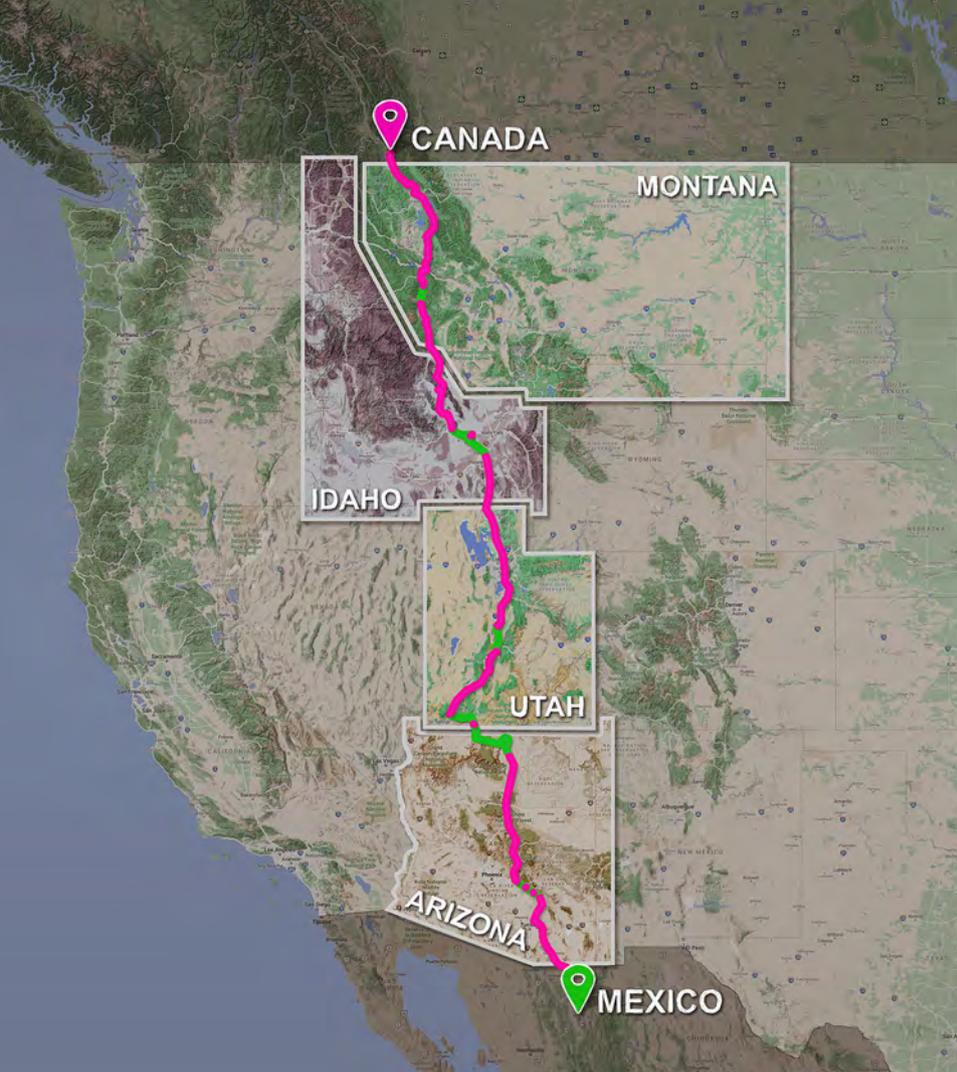
MONARCA

Inspirado por la migración de las mariposas monarca, Benjamin Jordan pasó el verano pasado en un viaje vivac de 150 días y 2.835km por Estados Unidos. Esta es la historia de un viaje increíble desde la frontera con México hasta Canadá

Texto: Benjamin Jordan

Fotografías: Benjamin Jordan y Lyndsay Nicole





▲ LA TRAVESÍA

Benjamin Jordan en el santuario de la mariposa monarca en Cerro Pelón. Cada otoño, las monarca de América del Norte migran desde sus zonas de reproducción hasta las de hibernación. Al este de las montañas Rocosas, las monarca viajan los impresionantes 5.000km hasta el centro de México. Esta migración natural tan increíble fue la inspiración del viaje de vuelo vivac de Benjamin el año pasado.

La travesía empezó en la frontera entre Estados Unidos y México y lo llevó al norte, por Arizona, Utah, Idaho y Montana hasta Canadá. Caminé y volé toda la ruta - 2.157km por aire y 678km a pie.

◀ EN LO SUYO

Volando desde el pico Arco (2.298m) hasta Iron Creek Point el 26 de julio de 2020 - el día 110 de 150

Una mariposa pasa volando por la ventana. Pasa aparentemente desapercibida y no es más que un momento breve de belleza. En ningún momento pienso "Ahí va mi maestra". ¿Adónde irá? ¿Vuela sin rumbo o está en una misión tan larga que hasta los pilotos más ambiciosos se morirían de envidia?

Es 1ro de noviembre y los mexicanos celebran el Día de los muertos. Desde el aire, veo familias reunidas, comiendo, encendiendo fuegos artificiales. Pienso que mientras vuela alto estoy seguro. Pero a medida que me acerco al Nevado de Toluca, un volcán de 4.680m a 60km al este de Valle de Bravo en México, una capa de nubes en sobredesarrollo deciden mi destino y me obligan a aterrizar en una pradera sombreada a unos 3.000msnm. Qué raro; en vez de la banda inusual de niños, me rodea un mar de mariposas.

Pliego rápido y las sigo hasta el bosque. Cada vez hay más hasta que el susurro de las hojas lo opaca el aleteo de millones de alas diminutas naranja y negras. Me quedo cual niño en su primer día de jardín de infancia. Miro a mi alrededor y siento que estoy rodeado de maestras; las mariposas que cambiarán mi vida para siempre.

El Día de los muertos es una fiesta en la que los mexicanos honran a sus ancestros. En las

montañas de la Sierra Madre, también es época de celebración del retorno de las mariposas monarca. Durante las siguientes semanas, millones completarán su viaje largo y arduo desde Canadá. A pesar de comenzar desde unos lagos a miles de kilómetros de ancho, migran a unas de las pocas montañas en esta región de México donde aterrizarán sobre los mismos árboles donde sus ancestros hibernaron el año anterior.

¿Cómo una forma de vida, con las habilidades de pilotaje de un papelito, encontrar su rumbo por Norteamérica hasta un destino no más grande que un patio de recreo que ni ella ni sus padres ni sus abuelos han visto? Esta pregunta es un misterio que sigue desconcertando a los científicos. ¿Qué entienden estos pilotos diminutos que nosotros no? ¿Qué implica su viaje y qué aprenden durante el camino? Solo hay una forma de averiguarlo.

Inicio - La frontera

La cerca metálica alta y gruesa se extiende por el sur de Arizona como una serie infinita de púas metálicas oxidadas del medioevo. Busco tocarlas y, casi instantáneamente, una camioneta blanca aparece en el horizonte, levantando polvo, acercándose a toda mecha hacia mí. Es la patrulla fronteriza de Estados Unidos. Salen del vehículo,

armas en mano, y me preguntan qué diablos hago.

Me cuesta encontrar las palabras. A pesar de haber redactado un mar de propuestas de patrocinio, era la primera vez que lo diría en voz alta y me faltaba práctica.

“Soy piloto de parapente. ¡Voy a cruzar Estados Unidos volando!” Dije rápidamente. “Hasta la frontera con Canadá”.

“¿Puedes hacerlo con eso?” Pregunta el guardia. De repente, la magnitud de la expedición me cayó encima como un tsunami.

“Sí”, respondo inseguro. “En teoría”, agregó.

“Buena suerte, entonces”, me desea, antes de seguir patrullando la infame cerca.

Dejar la cerca metálica alta es más difícil de lo que hubiera imaginado. Dar ese primer paso significa comprometerse a un viaje que temo físicamente incapaz de completar, mientras que al mismo tiempo, sé que una vez que lo inicie no podré permitirme fallar. Me alejo de la cerca.

Desierto de Arizona

OSO 35km/h, ONO 40, NO 36 es la previsión de viento para las semanas siguientes. Como si el mar de cactus afilados y artemisas no fueran suficientes, la intimidación que siento por intentar remontar térmicas cortadas por el viento es una

realidad que tendré que afrontar.

Esta mañana, me alivia el viento relativamente suave y después de una semana inquieto por no poder volar, estoy completamente consciente que si no avanzo hoy, tendré que esperar al menos tres semanas más hasta tener otra oportunidad.

Cierro los ojos y cuento hasta tres. Con un tironcito sutil en las A, mi Alpina 3 nueva sube de golpe en un ciclo fuerte y levanta mi cuerpo antes de que pueda darme la vuelta. Los tambores de guerra en mi mente resuenan con convicción. No perderé ningún metro, no desperdiciaré ninguna térmica. Soy uno solo con la naturaleza y la única diferencia entre las mariposas monarca y yo es la mezcla de mantequilla de maní y Nutella que de alguna forma se han fusionado con mi vello facial.

Subo a apenas 0,1m/s, giro pacientemente, cada centímetro que subo alivia la ansiedad que me genera la extensión de cactus que sobrevuelo. Pasa una hora. Estoy apenas a 200m del despegue, demasiado bajo para ir a ningún lado pero lo suficientemente alto para ver que los arroyos a 10km están secos. Cierro los ojos, intento sentir el aire. El olor a maní es abrumador y ¡bum! La térmica se acelera a 10m/s intensos casi instantáneamente. Llego rápido a 3.000msnm, planifico el siguiente movimiento mientras la térmica sigue hasta 5.200m,

▼ EL ESTADO DEL GRAN CAÑÓN

Sobre el paso Montezuma, en las montañas Huachuca en el sureste de Arizona el día 2.

Caminando por el desierto de Arizona el día 46.

Extasiado por haber llegado al escarpe Mogollón en vuelo el día 50 - el escarpe define el extremo sur de la meseta del Colorado y se extiende 320km de este a oeste por el estado



lo más alto que he volado en mi vida. Cactus o cocodrilos, sequía o inundación, es una forma de volar completamente nueva y cualquier decisión es buena. ¡Soy un astronauta!

Vuelo hacia el norte mientras dura mi suerte. Alto sobre el desierto veo minas, acueductos, cordilleras lejanas y la ciudad en expansión de Tucson no es más grande que mi bota. Con días como este, ¡llegaré a Canadá en una semana!

Medianamente hipóxico, aterrizo en las afueras de las ruinas de Winkelman, un pueblo minero arrasado por una crecida del río Gila en 1993. El punto más bajo (600msnm) de mi ruta de 2.800km y el calor del desierto inunda el pueblo fantasma como en el fondo de un desagüe.

Mi despegue improvisado, una cresta de 300m sobre una antigua refinería de cobre es un claro de tierra meticulosamente desmalezado entre cactus y piedras ardientes. Cargo 10 litros más de agua, 13 en total, para evitar deshidratarme, pasar la noche y despegar desde mi posadero precario día tras día.

Pasan cuatro días estables y no puedo pretender entender las condiciones. Hay sol, el viento es razonable, pero tarde siete días en darme cuenta que nunca había volado antes en el desierto. Demasiado orgulloso para preguntar en el grupo local de Facebook, paso las tardes tocando banjo a la sombra de una antigua galería de mina. Mis canciones tristes hablan del lamento de un minero que llegó 100 años tarde.

Es 15 de mayo. A pesar de que ya he usado 25% del tiempo de expedición, no he recorrido ni el 10% de la ruta. A menos que cambie algo, no voy a terminar el viaje. Busco sabiduría entre los cactus de 200 años, los lechos de río secos y las plantas rodadoras que pasan y me doy cuenta que lo único que no cambiará soy yo.

El primer paso es el más difícil. No porque me saldrán ampollas por caminar 60km por carretera de asfalto, ni por los comentarios molestos de los conductores de Arizona. Es difícil porque hasta cierto punto se siente como rendirse. No quiero caminar, no es lo que hago. Lo que más duele es el ego. En vez de demostrar su valía en estos estados de vuelos milagrosamente largos, hoy intenta asimilar que soy demasiado ambicioso y que el único 'milagro' que veré en esta expedición es la meta.

Después de tres días largos, llegué al este de Phoenix. A pesar de sus agujas y su nombre imponente, las montañas Superstición inspiran una confianza conocida. Ala, listo, arnés, listo, cámaras, listo, listo y salgo a volar.

Las quejas insignificantes y el ego frágil se convierten en rocas rojas gigantes y agujas afiladas grises. Cambian de forma, por el paralaje a mis pies y me recuerdan mi propósito. Los lagos

y ciudades hacen que me concentren mientras el aire turbulento me lleva a alturas que influyen en mi percepción profunda. Miro hacia abajo y veo un avión enorme que aproxima para aterrizar y me doy cuenta que quizás no debería estar ahí. Acelero y me adentro hacia el norte desconocido.

Nunca me había sentido tan grande al mismo tiempo que reconocía mi minúscula existencia. A pesar de no haber árboles, el desierto agreste cubierto de cactus grita "¡Vuela o muere!" Así que vuelo, me olvido de lo que creo saber y absorbo las lecciones que el desierto tiene para ofrecer.

Dudo un poco mientras sobrevuelo bajo el cañón del lago Apache y remonto hasta la cumbre del pico Brown (2.334m), la montaña más alta del viaje hasta entonces. El dulce aroma del avance soplabla del sur y me ayudaba a avanzar. El terreno, a pesar de ser desconocido, genera térmicas lo suficientemente buenas como para seguir jugando al sapo del desierto.

Salto hacia el norte y el techo sube, así como el fondo del valle. A mis pies, hay una línea topográfica delgada en la que los cactus pasan a ser árboles y arroyos llenos de agua. Como si hubiera volado hacia a un universo paralelo, el aire que antes era caliente y seco, ahora está lleno de olor fresco a pino y frente a mí se alza el gran escarpe Mogollón. Esta escarpadura de 300km de largo atraviesa Arizona por el norte y marca el borde sur de la meseta de Colorado.

La paciencia rinde sus frutos y sigue mi suerte; avanzo rápido por el norte de Arizona la semana que sigue. Desde el gran escarpe hasta Sedona hasta la ciudad alta de Flagstaff y un vuelo épico hacia el norte por el borde oriental del Gran Cañón. A pesar de haber tenido que atravesar los parques y monumentos nacionales a pie, después de todo este tiempo Utah estaba a solo un paso.

Las montañas de Utah

El sol sale detrás de la cumbre del pico Monroe a 3.400m y salgo de mi tienda y estiro los brazos con confianza y orgullo. Después de dos meses de volar por cordilleras cortas, llanuras y colinas, estoy en el extremo sur de varias cordilleras altas y la cuna de algunos de los vuelos más largos de EEUU.

A diferencia de mis despegues improvisados en Arizona, había otros pilotos y una atmósfera de competencia sana. Algunos de los locales despegan en los primeros ciclos y se nota que habría bastante viento de sur: perfecto. Espero media hora a que suba el techo pero durante mi primera transición, solo un piloto se atreve a seguirme en este viaje de ida al norte. Ambos con alas EN-C, avanzamos con la deriva fuerte del viento de 25km/h de sur. A veces yo encontraba la térmica,



PARAGLIDING WORLD CUP



BE WITH US!

www.paraglidingworldcup.org

2021 Calender

Gemona, Italy: 19 - 26 June
Kopaonik: Serbia: 10 - 17 July

11th PWCA Super Final
Disentis Switzerland: 08 - 18 August

This will be the first ever World Cup Super Final to be held in the Alps and with the highest pilot level of all time!...

Aksaray, Turkey: 04 - 11 September
Gochang, South Korea: 25 September - 3 October
Traslasierra, Argentina: 20 - 27 November

Photo: M. Scheel - World Cup Disentis 2020



► DÍA DE 100KM

El campo volcánico San Francisco en el norte de Arizona, al sur del Gran Cañón, es una zona de volcanes extintos de seis millones de años de antigüedad. La zona está repleta de cráteres.

Después de haber despegado al norte de la ciudad de Flagstaff, Benjamín hizo uno de los vuelos más largos del viaje. Recorrió 103km y llegó a 5.799m. Todos los vuelos de Benjamín se encuentran en XContest

otras era su turno. A 40km al norte, el relieve es más pequeño, pero con suficiente altura, vuelo al frente con una nueva sensación de confianza.

Cinco kilómetros después, miro hacia atrás y veo a mi compañero girar una térmica sólida unos 2km detrás de mí. Me doy la vuelta rápidamente y me doy cuenta que las ráfagas de sur de 30km/h me tenían reservados otros planes. Vuelvo a darme la vuelta hacia el norte y vuelo como alma en pena pero las crestas bajas barridas por el viento me tragan como mariposa en un túnel de viento. Vuelo a -10km/h y aterrizo dentro de un cañón al este de la ciudad de Salinas, después de 50km.

Pliego, busco agua y camino hacia el oeste para salir del cañón esa misma noche y lamentablemente revisé XContest.org y vi que mi compañero llegó mucho más lejos. ¡El caballero voló 160km y tres horas más! Mientras que hasta ahora siempre había justificado mis vuelos cortos diciéndome que le había sacado máximo provecho al potencial del día, ver objetivamente a otro piloto pisotear mi distancia hace que mi psique caiga en picada. ¿Regreso 50km a pie e intento hacerlo mejor o camino hasta un lugar donde pueda despegar, a 50km al norte, y confirmo mi posición de piloto no tan bueno? Doy vueltas toda la noche, evaluando los pro y los contra de cada opción hasta que me doy cuenta que sin importar lo que decida, pierdo. En un caso, no puedo volar a la par de los pilotos locales. En el otro, hago algo fuera de lo convencional por desesperación para demostrar mis habilidades. Avergonzado, apenas ligeramente convencido, desarmo campamento y sigo hacia el norte.

Pasan tres días. Dos días de ampollas por la autopista, de que me tocan la bocina y de intentar convencerme de mi decisión desanimada y otro día más subiendo 1.300m entre arbustos por la cara oeste de una montaña, 15km al sur de la legendaria cordillera Wasatch de Utah. Sano mis pies y además lamo mis heridas emocionales, mi orgullo no puede dar un paso más.

El sol fresco crea térmicas fuertes y a pesar de que el viento no ha disminuido desde la noche, despego al vacío con la humildad de un adolescente en su primer día en la secundaria. ¡Pum! Desaparece 40% del ala izquierda. Trátame bien. ¡Pam! Desaparece el lado derecho. Después del curso SIV improvisado, me alejo y me doy cuenta que me conformaría con un vuelo de relación. Disminuyó mi confianza y se desinfló el ego, ya no estoy lleno del aire caliente que me ha estado llevando hacia el norte y no sé qué hacer.

El vario pita, ahora estoy lejos de la ladera y a 1.000m sobre las colinas. Bip Bip y giro. Sigue pitando otros mil metros. Puedo ver mi planeo memorable hasta las Wasatch. Más al norte,

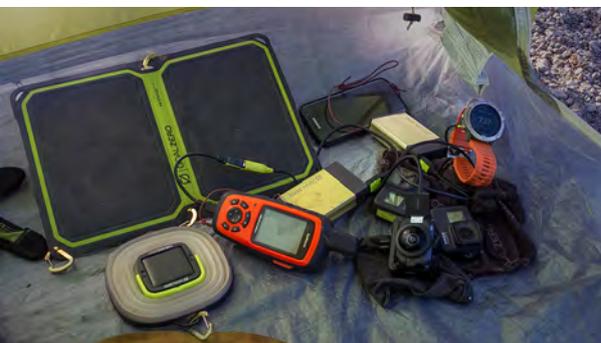


me convierto en transeúnte mientras el vuelo empieza a organizarse solo. No de la forma que hubiera imaginado: rasgando la cordillera enorme y pasándole por encima. En cambio, el viento, el ala y las térmicas bailan de forma conservadora, manteniéndose principalmente sobre las colinas más bajas y a una distancia considerable del terreno que genera turbulencia.

A 90km al norte, termina mi vuelo zen debido a un bloqueo térmico inesperado generado por la brisa del lago Provo. Inmutado, vuelvo a subir a las Wasatch y aprovecho al máximo cada día, durante 21 días seguidos. Mientras que muchos vuelos de cinco horas solo fueron de 50km, la rutina diaria de preparar café, volar lo mejor que podía y buscar otro despegue para después armar campamento es la meditación que tanto había buscado. Aquí en Utah, aprendí que esta expedición no consistía en ir al límite de un deporte y ser el mejor, sino en encontrar mi propio límite para descubrir lo mejor de mí.

Expreso Idaho

El viento sopla fuertemente por la cara de la colina "Número", nombre acertado que le dieron los locales de Arco debido a los números pintados en la cara, números que significan los años de



graduación de cada promoción de secundaria desde principios de la década de 1920.

Remonto la cresta de 400m sobre un patatal con la mochila más ligera de lo normal. Con expectativas bastante bajas para los días siguientes, me imaginaba aterrizando temprano y había decidido no reaprovisiona en el pueblo. Pero si has leído hasta aquí, sabrás que casi siempre me equivoco.

Tres, dos, uno y me monto en un tren expreso hasta la nube que crecía rápido. Subía tan rápido que ni siquiera lograba tragar mi propia saliva y estaba a 500m después de apenas 30 segundos de vuelo. ¡Carajo, Idaho! Hoy hay potencial de volar lejos y de otra realidad que intentaba tanto ignorar: el sobredesarrollo enorme.

Pero días inestables como este son como una aguja en un pajar. Después haber sufrido tres meses de estabilidad en Arizona y Utah, si no aprovechaba este día, moriría de arrepentimiento. Sigo hacia el norte, dando vueltas por las cumbres de la famosa zona de vuelo de King Mountain y sus amigas en la gran cordillera Lost River. Imparable, me deleito viendo aviones pequeños y autos a mis pies, sin darme cuenta que el viento aumenta y que todo se nubla cada vez más.

¡CRACK! Suena el primer trueno. Seguido de un relámpago apenas cuatro segundos después.

Saco cuentas y me doy cuenta que estoy a apenas 1km de convertirme en un kebab volador. Sigo a 3.000m sobre el valle, el viento y ascendencias han aumentado considerablemente y casi meto en pérdida el ala. No hay otra forma de bajar en 30 minutos.

¡CRACK! Suena una segunda descarga, esta vez frente a mí. Sin pensarlo, giro hacia el sureste y aprovecho el viento de cola para ir lo más rápido posible. Lluve en todos lados y el agujero azul sobre mí se cierra rápido. Como una bala a 70km/h, desciendo rápido y tengo colapsos en el rotor de los picos que esquivo.

Al fondo de la cordillera Lemhi, enfrente el viento y momentos después, aterrizo, no en el valle sino en una montaña enorme que no quise cruzar porque no veía qué había atrás. Después supe que esta montaña de 3.233m se llamaba pico Junction.

Veo relámpagos a través de las paredes de mi tienda de campaña ultraligera. La lluvia torrencial se lleva cualquier esperanza de volar al día siguiente. De repente, mi decisión de no comprar comida en Arco hace que mi estómago se retuerza de arrepentimiento. El arrepentimiento se convierte en hambre cuando veo que solo me queda una ración de un día. Maldita sea.

Sigue lloviendo hasta la mañana y principios

▲UTAH HERMOSA

Un vuelo de 50km desde la montaña Mahogany (2.744m) hasta Bountiful, al norte de Salt Lake City, en Utah el día 89

Buena compañía, cargando instrumentos y tocando banjo mientras está listo el café en el norte de Arizona hacia Utah



▲ EN EL SENTIDO DE LAS AGUJAS DEL RELOJ

Después de los desiertos del sur, el vuelo de montaña en Utah, Idaho y Montana fue un alivio. Volando cerca de Pebble Creek, Utah, día 104

Sobredesarrollo cerca de Arco el día 109

Volando de Springville a la montaña Mahogany el día 88

Durante el día 134 en el lago Saint Mary, Ben tuvo un recordatorio de por qué había empezado el viaje

Padre e hijo reciben a Ben cuando aterrizó en North Fork, Idaho, día 117

Lyndsay Nicole fue el soporte en tierra durante el viaje

de tarde. Me quedo acostado dentro de la tienda, intentando no quemar calorías y toco baño mientras me consume la locura. Los ratones alpinos dan vueltas alrededor de mi refugio, ansiosos por el olor de mi ración cada vez más reducida de mantequilla de maní. La vigilo dentro del bolsillo derecho y tengo los fideos a salvo dentro del izquierdo.

Duermo intermitentemente mientras me ruge el estómago y espero todo menos lluvia mañana.

El aire cargado me saca de mi sueño profundo. No había sentido nada parecido en días y solo podría ser por la luz del sol que calentaba el interior de la tienda. ¡El Sol!

Desesperado por despertarme, hago una fogata, derrieto nieve, bebo café y consumo mi último paquete de fideos. Son las 9am y los cúmulos empiezan a parecer palomitas de maíz. No es buen indicio, pero trataré de ser positivo.

A pesar de que el regreso implica cruzar una cordillera enorme y remota, el siguiente valle civilizado está a apenas 15km. Una térmica debería ser suficiente. Los cúmulos crecen a mi alrededor. Los agujeros azules ahora son escasos y me preparo pensando que es todo o nada. Invoco mi Rambo interior y mi secuela hollywoodense depende del éxito poco probable.

Espero que empiecen los ciclos en la cara sur, pero sopla una ráfaga de norte y me tumba la vela. Al norte solo hay un acantilado y un cañón, por lo que esta cara sur, mi única salida, empieza a sentirse más como una salida de emergencia que está a punto de cerrarse.

“¡Por favor!!” Le grito a cualquiera de las montañas y nubes enormes que puedan oírme; a mí, un ser minúsculo conectado a un montón de nylon en medio de la nada. Nuevamente, el viento viene del norte. Vuelvo a organizar mi ala y acepto que la única solución es correr viento de cola y rezar.

Como un pase milagroso en los segundos finales de un partido de fútbol americano, corro como el delantero, con la cabeza adelante, los brazos extendidos, por la ladera rocosa. Un metro, dos metros, mis piernas dan vueltas como en las caricaturas.

A 60km/h, mi vela mayormente inflada sale a volar y solo entonces entiendo dónde estoy. Estoy rodeado de un cañón repleto de árboles con rápidos 500m más abajo. Pierdo altura rápido mientras intento rodear el extremo este de la cresta y rezo por una térmica de rotor que no encuentro.

A 250m sobre el río, me obligo a volar hacia la ascendencia extraña que se desprende de las agujas a mitad de ladera del lado norte. De puñal en



puñal, hago ochos mientras agradezco cada metro que me dan hasta que llego hasta la cumbre donde, como un cohete de gratitud, la aguja más al sur me catapulta como el último grano de maíz hacia el balde infinito de palomitas de maíz.

A 700m sobre mi despegue peligroso, observo la vastedad remota a mis pies. A pesar de querer volar hacia el sur, el instinto de supervivencia me obligó a volar hacia el este por una autopista turbulenta lo más rápido posible para alejarme de la tormenta que se avecinaba.

Con una transición épica de 30km viento de cola, llego al pueblo de Lemhi y, mientras volaba sobre una colinita en el pueblo, siento la emoción profunda de un sueño hecho realidad. A pesar de solo ser una colina, llegué a la divisoria continental de Norteamérica; la alfombra roja y rocosa a Canadá.

Desde las colinas al frente, salto hacia atrás y después finalmente sobre la cresta principal de la Gran Cordillera Divisoria. Pico memorable tras pico, cubro la distancia que tanto había ansiado desde el primer día. El olor a gratitud inunda el aire dulce y poco denso mientras derivo de Idaho a Montana y de vuelta.

Sigo por la divisoria, volando contra el viento norte cada vez más fuerte, compensando las dificultades que he enfrentado durante meses con terreno y condiciones difíciles. Congelado y cansado después de seis horas increíbles en los elementos, aterrizo en North Fork, Idaho donde me recibe el propietario y su hijo, ambos con los rifles más grandes de mis tiernos ojos canadienses hayan visto.

“¿Qué haces aquí?”, preguntó el más joven.

“¡Gracias, guao, genial, gracias!” Grito mi discurso de presentación que ahora es una avalancha de gratitud, alegría y amor.

Como si hubiera dicho palabras mágicas, que me habían faltado hasta ahora, ambos bajaron las armas y se rindieron ante mi descarga de risa y entusiasmo.

Hecho en Montana

Después de más de 2.000km y con gran parte de este gran país detrás de mí, los cactus, el Gran Cañón, el Gran Lago Salado e incluso el impresionante estado de Idaho. Un viaje que parecía demasiado grande estaba ya tres cuartas

▲ INMENSIDAD

Cerca de la frontera con Canadá - durante un vuelo de 62km desde el monte Orvis Evans (2.274m) hasta Whitefish en el norte de Montana

Sobredosis de arándanos el día 137

A un día - última noche en Estados Unidos, día 149

AIR³

NEW GENERATION INSTRUMENT
DESIGNED FOR FREE FLIGHT

THERMAL ASSISTANT

COLOR MAP NAVIGATION (XC)

AIRSPACE ASSISTANT

IDEAL FOR COMPETITION

“ALL IN ONE” RUGGED ANDROID 7” VARIO GPS PHABLET

ACCURATE VARIO

POWERFUL GPS

LIVE TRACKING

RUGGED 7” IPS SCREEN

OPTIMISED READABILITY

PHONE & MESSAGES

HC Pro

XCTrack COMPANION

Contact: info@fly-air3.com
WWW.FLY-AIR3.COM



▲ EN LA META

Cruzando a Canadá después de haber caminado y volado 2.835km por Estados Unidos. Ben realizó 69 vuelos en total, de un promedio de 31km cada uno. El vuelo más largo fue de 109km en Arizona y el más corto de menos de un kilómetro

partes completo y solo faltaba comerme la guinda del pastel, o eso pensaba.

Ya conozco las Rocosas de Montana y me recuerdan con las que ya me he roto los dientes en casa. De ahí en adelante, ya no es cuestión de cómo volar sino cuándo. Pero el cielo cada vez es más oscuro, no por las nubes sino por una capa de humo. A pesar de estar a 3.000km, el humo de los incendios de California había llegado hasta el noreste y tapó el sol, por lo que tuve que esperar aburrido cinco días o más.

Tercamente, me negaba a caminar por esos parajes de las Rocosas y espero días hasta que logro un vuelo de apenas 20-30km hacia el norte y subo hacia mi siguiente campamento.

Las raciones de comida se agotaban y mi dieta pasó a ser arándanos, que crecen en abundancia. A pesar de estar altamente antioxidado, también alucinaba un poco. Las bayas, el humo, el banjo, la soledad... esta es mi vida, aunque de alguna forma puedo con ella.

Día 150. Despierto de mi coma inducido por las bayas, salgo de la tienda y siento ese irritante viento noroeste en el rostro. Al menos está despejado, pienso, después de bajar las expectativas a prácticamente cualquier día en el que pueda respirar. Me pongo el equipo sin esfuerzo, ahora mi uniforme, despego entre rocas afiladas, rompo una línea del establo, evalúo el riesgo y enfilo hacia el norte.

Como si estuviera viéndome desde arriba; este hombre y su psique se han dedicado más a esta meta que a ninguna otra cosa en su vida. Para

ello, entregó su corazón y su alma por completo al vuelo, hasta el punto que ha renunciado a lo que le quedaba de personalidad y ahora, se ha convertido en el sueño.

Tras 2.815km veo que el sueño no es un récord mundial sino una lección que aprendí en el camino. Mientras que Arizona me enseña a ser paciente y a entender mi lugar en el mundo, Utah me sermonea humildad y me recuerda que la grandeza de uno solo puede medirse en uno mismo. Por otro lado, Idaho me recuerda que no hay que juzgar a un libro por la portada y me ilumina al enseñarme que la gratitud desbloquea la solución a cualquier problema sin resolver.

Y es aquí y ahora que Montana devela su sabiduría. Un paisaje agreste y serio creado por actividad sísmica, esculpido por la exploración gasífera y minera, pero que florece con una abundancia de naturaleza y belleza que dejaría atónito hasta al más cínico. Montana enseña a rendirse; el arte de dejar que la Madre Naturaleza gobierne nuestra experiencia, como siempre lo ha hecho y siempre lo hará.

Bajo, a apenas 50m de una gravera y todavía a 20km de Canadá, me preparo para aterrizar, sobrecogido de gratitud por este último vuelo y todo lo bueno que estaba por venir. Bip, bip y le doy una vuelta. La brisa cálida sigue soplando y, a pesar de derivar de mi aterrizaje seguro, me inclino a la izquierda y giro por costumbre. Subo 50m y duplico la distancia del suelo.

Cierro los ojos, subo otros 400m y a 1.000m entiendo. Esta última ascendencia nació de un momento de paciencia, de gratitud incondicional y me rindo ante el mundo tal y como es, libre de juicios de las condiciones desfavorables de mi ser desgastado. Sirve de recordatorio que los milagros no son solo llegar a la meta sino las circunstancias minúsculas infinitas, buenas y malas, que nos hicieron llegar hasta ahí.

A apenas 1km de la línea delgada que marca la frontera sur de Canadá, el verdadero éxito de este viaje lo medirán aquellos que se imaginen a una mariposa diminuta intentando la misma hazaña. Con habilidades de ninja, estas guerreras vulnerables desafían los límites del universo conocido y nos recuerdan que, a una escala global, los humanos somos igual de pequeños y, mejor aún, igual de capaces. 🦋

Gracias a Lyndsay Nicole por haber enviado las previsiones de clima por inReach y por haber documentado la expedición. Gracias también a nuestros patrocinantes: XINSURANCE, Ozone Paragliders, High Adventure, Big Agnes, Garmin Outdoor y Goal Zero.

AHORA VE EL VIDEO

El video de Benjamin Jordan y Lyndsay Nicole de esta expedición se estrenará en mayo. Entérate de esto y más acerca de cómo ayudar a salvar a las majestuosas monarca en monarcaexpedition.com



INSPIRADOS EN LA NATURALEZA

Camino del despegue recorreremos casi a diario campos como estos, de agricultura «orgánica» en la que hombre, mujer y niño aran la tierra con su buey. Pero cuando cambiamos de perspectiva y, ya volando, miramos hacia abajo, lo «orgánico» también parece adquirir forma. Es la forma de los arroyos y los senderos, pero sobre todo de las ondulaciones del suelo. Estos campos imitan las curvas propias de la naturaleza, tan abundantes en África.

YASSEN SAVOV
Ozone Team Pilot

WAY GLIDERS RUBY

Una EN B+ a precio de venta directa. Marcus King la agrega al carrito



Reseña en segundos

A pesar de no tener todo lo último en tecnología, es un ala con rendimiento confiable y fabricación robusta que inspira confianza - a un precio que permite comprar un ala nueva más fácil. Se compra directamente en la página web de la marca.

Historial

Way Gliders se fundó en 2016, cuando los pilotos de acro y amigos Cyrille Marck y Julian Luttringer decidieron que querían aprender a hacer parapentes. Su primera ala fue una de acro, pero desde entonces han creado alas para hacer distancia y freestyle - que venden directamente a los pilotos sin usar una red de distribuidores.

Puede no sonar revolucionario en 2021, año en el que Amazon domina el mundo, pero es algo que rompe el molde en parapente. Al eliminar los distribuidores, se eliminan a veces las escuelas y ello implica que pierden parte de sus ingresos. Al no vender alas, no hay escuelas y no hay nuevos pilotos. Ese es el argumento contra la venta directa. Además, no hay revendedores locales que le den soporte a los pilotos.

El año pasado, Cyrille nos dijo que no querían competir con marcas grandes sino que le apuntaban a pilotos que "busquen un buen precio por un ala de segunda mano.

Las alas se hacen en la fábrica de Niviuk en Vietnam donde "Niviuk nos ayuda a no reinventar la rueda", cuenta Cyrille. Niviuk no ha invertido en la empresa, añade.

La Ruby es el ala más reciente de Way Gliders y es una EN B+ ligera. Dentro de la gama, se ubica sobre la Lacy (EN A) y la Cosy (EN B). No tienen planes de hacer alas ni EN C ni D, pero tienen previsto lanzar un biplaza este año. Además, tienen la Foxy (EN B, freestyle) y la Sexy 2, un ala de acro.

Primera impresión

Lo primero que noté cuando saqué el ala de la caja es el peso. La talla 25 (24,5m²) pesa apenas 3,7kg, tiene un rango de peso de 80-100kg y es una excelente ala ligera. Es parecida a la Swift de Ozone (MS), por ejemplo, que es un poco más grande con 25,16m² y pesa 3,77kg, un poquito más, pero cubre un rango de peso un poco más bajo hasta 95kg.

Way usó tela Porcher 27g/m² en el extradós y 32 en el borde de ataque. El intradós

está hecho de Dokdo. Esta combinación de materiales es parecida a la que Niviuk usa en sus alas, por lo que no escatimaron en cuanto a tela para reducir costos.

Para ser sincero, pensaba que la Ruby sería una Niviuk renombrada, pero al ver las especificaciones es obvio que se trata de un diseño diferente. Cuando abres el ala, es todavía más obvio. Al igual que la nueva Ikuma 2 de Niviuk (EN B), la Ruby tiene 5,7 de alargamiento; la Swift de Ozone tiene 5,5 y la Xi de Advance, 5,6. La Ruby tiene casi el mismo número de cajones que la Xi y la Swift, con 57 cajones contra los 61 de la Ikuma 2.

Diseño y construcción

Al mirar con más detalle, las bocas tienen forma curva y perfil de nariz de tiburón. Tiene una sola costura recta para el moldeo 3D, a diferencia de algunas de las alas más recientes que usan doble costura con zigzag. Según Cyrille, tienen cuidado al usar la tela para que la tensión vaya en el mismo sentido de las fibras y el resultado se ve limpio. El moldeo del borde de ataque está reforzado con varillas de nitinol, nuevamente material de primera. En el borde de fuga, hay minicostillas convencionales.

Todas las líneas son finas, a excepción de la sección inferior de la línea de los frenos que es una mezcla de Edelrid y Liros. Solo tiene dos líneas principales en cada banda y un diseño de tres bandas: las C se dividen hacia anclajes D en el centro del ala. Esto significa que no hacen falta varillas adicionales de soporte a lo largo de la cuerda, lo que ayuda a reducir el peso y el volumen.

Las bandas son de Dyneema ligera con uniones suaves para conectar las líneas. Son relativamente sencillas sin conexión B/C para controlar el ala con las bandas traseras, como se ha popularizado. Las líneas de los frenos pasan por aros de cerámica en lugar de poleas. Las asas son de cintas no acolchadas sin rigidez - superligeras, pero también pueden ser un poco difíciles de sostener y me parecieron un poco pequeñas. Los microbroches que usaron para fijarlas son bastante irritantes. Otra molestia menor es que el acelerador no tiene ganchos Brummel, por lo que hay que usar un nudo de alondra para conectarlo.

Como es de esperarse de un producto fabricado en Niviuk, los acabados son buenos; no se ve barata. Le pregunté a Cyrille del precio y me dijo que solo ahorran al

ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Way: "Un ala para hacer distancia - ¡para tu primer vuelo de 100km!"

Uso: Vuelo dinámico y de distancia

Nivel del piloto: Intermedio en adelante

Superficie plana (m²): 21,0, 23,0, 24,5, 26,5

PTV (kg): 55-75, 65-85, 80-100, 95-115

Peso del ala (kg): 3,3, 3,5, 3,7, 3,9

Celdas: 57

Alargamiento plano: 5,7

Homologación: EN B+

Precio: €2.650

waygliders.com

▼ PRECIO DELICADO

¿Cuál es la trampa? El precio de la Ruby llama la atención antes de verla. No muchas EN B+ nuevas cuestan menos de €3.000 hoy en día. A pesar de su bajo precio, no se usaron materiales de baja calidad, la empresa economiza al vender directamente los pilotos. Aquellos que no estén buscando lo último en tecnología y se contenten con no tener el apoyo de un distribuidor pueden comprar un ala directamente al fabricante en línea

Fotos: Charlie King



vender directamente. "La diferencia de precio entre una Way y un ala normal es el margen del distribuidor".

Comparar precios es siempre difícil para nosotros porque cambian según el país dependiendo del IVA y otros factores. Pero el precio de una Ruby en la página web para pilotos europeos es de €2.650 más envío. En Paratroc, la tienda en línea de Francia, otras alas EN-B nuevas como la Advance Xi cuesta €3.757, la Swift 5 de Ozone cuesta €3.429 y la Ikuma 2 de Niviuk cuesta €3.485. Fuera de la UE habrá impuestos locales o aduanales y generalmente es 20% más, pero se puede ver que el PVP de la Ruby es, como dirían, agresivo. El precio no lo es todo, pero es algo y si están en la UE, los pilotos B sensibles al precio lo notarán.

Despegue

Como es de esperarse de una EN B, se comporta bien durante el despegue. Sube suave y estable con la más mínima presión. No sube demasiado rápido pero tampoco se queda "pegada", es muy tranquila. Es perfecta para despegues pequeños en montaña en los que no haya mucho espacio para moverse.

Con cualquier brisa razonable, pude inflarla con un paso rápido hacia atrás para darle presión a las A, aunque recomiendo despegar normal. Hice varios despegues de frente con poco viento e incluso un poco de viento de cola. En todos los casos, el ala subió rápido a la vertical luego de unos pasos sin necesitar demasiado freno.

En el aire

Esa facilidad se nota apenas estás en el aire. No es un ala nerviosa que se mueve mucho. De hecho, se tiene muy poco cabeceo, alabeo o guiño. Los últimos dos vuelos los hice en condiciones "atómicas" con térmicas de hasta 5m/s en las caras sur de una montaña nevada con viento meteo norte.

A pesar de las condiciones, no tuve que atrapar demasiado el ala y se portó muy bien cuando salía de ascensiones fuertes y entraba en descendencias fuertes.

En térmica, es fácil colocarla donde quieras. La presión de los frenos es lo suficientemente positiva pero no es agotadora: podrás volar todo el día. Volé casi en el máximo del rango de peso y colocar el ala donde quería fue fácil, reaccionaba bien al freno. Puedes apoyarte en ellos cuando necesites y nunca hubo indicios de



acercarse al punto de pérdida. Con un poco de peso del cuerpo ayuda a girar pero no necesita demasiado. Una vez que gira, no tiene tendencia a salirse y mantiene bien la inclinación.

La información que transmite por los frenos es lo suficientemente sutil, pero está ahí. También me pareció que transmite buena cantidad de información por el arnés. No te hala como algunas alas, pero se sienten diferencias de presión para ayudarte a ubicar las mejores ascensiones. Además, gracias a su giro fácil es un ala poco exigente de volar. Es una B intermedia en cuanto a exigencia.

"Un ala con rendimiento no tiene que ser exigente y la Ruby está en la clase B, no C", dijo Cyrille. "La Ruby es precisa y ágil en térmica y es lo más importante para nosotros". No puedo contradecirlo: el ala tiene buen rendimiento y sube bien en comparación con otras alas, a pesar de haberla volado pesado. Lo más importante es que es divertida de volar y te sentirás relajado con ella.

Cyrille dijo: "La parte más importante del proceso de diseño es volar las alas y preguntarte, '¿disfruto volarla?' Creo que

nos interesamos demasiado en los números y detalles y no pensamos suficiente en la finalidad de nuestros juguetes: ¡volar!"

En transición

Tuve al ala en invierno y debido a las restricciones debido al Covid, no hice ningún vuelo de distancia largo. Sin embargo, pude hacer circuitos cortos. En transición, el ala se siente bien y estable, incluso acelerada a fondo, que según el GPS, da 11-12km/h razonables por encima de la velocidad manos libres.

A pesar de no tener un puente entre las B y las C, las bandas traseras tienen asas. Me parecieron un poco pequeñas y, por no tener nada que les dé rigidez, me parecieron un poco difíciles de sostener. En realidad, solo las usé para pilotar un poco porque no hay mucho cabeceo. Es una lástima que no se pueda usar el ala para aprender esta técnica, pero de todas formas es sólida con acelerador.

En transición, el ala no se retrasa cuando vuela viento en contra. No tiene esa sensación cargada como algunas alas de clase superior, pero sí corta bien el aire. Sin embargo, sentí que el ala es un poco lenta,



4

aunque tiene muy buen planeo. Cuando le pregunté a Cyrille al respecto, me dijo, "Opinamos que la seguridad y el ángulo de planeo son más importantes que solo la velocidad GPS. De todas formas, creemos que la gente que necesita más velocidad vuela alas EN C y D".

A pesar de solo tener dos líneas principales de cada lado, es fácil hacer orejas y no aletean. Con acelerador, se logra una buena tasa de caída con buena velocidad horizontal para escaparse de las ascendencias. Al soltarlas, salen fácilmente.

Lado divertido

A pesar de ser un ala ligera para volar distancia, tiene su lado divertido. Los wingovers y barrenas son fáciles de controlar y me pareció tolerante con mala sincronización. No es un ala que te agarrará por sorpresa pero con buena técnica puedes pasarle por encima sin problema.

Hice algunos colapsos de 50% y 70%. No soy piloto de prueba EN por lo que no siempre logro hacer ángulos perfectos, pero el ala se comportó bien. Cuando los

mantiene adentro, fue fácil volar recto compensando con el cuerpo. Cuando los sacas, salen lentamente, no explosivamente y no perturbaban en ala. Aparte de esos colapsos, solo tuve unos colapsitos pequeños al principio, sin consecuencias.

Conclusión

Es un ala con gran capacidad para vuelos de distancia. Piensa que es el ala con la que harás tus primeros 100km y seguramente entra en esta categoría, con buen rendimiento y carácter fácil de volar. Puede que no sea tan rápida como algunas de las mejores EN B y no tiene pilotaje B/C, pero Way lo compensa con comodidad y facilidad.

Lo importante es que no parece haber sido fabricada con bajo presupuesto y se usaron los mismos materiales de la mayoría de las mejores alas. Como dije antes, el ahorro viene de la venta directa. Sin embargo, también significa que no tendrás un distribuidor al cual acudir cuando algo ande mal ni alguien experimentado que te ayude. Pero el precio baja el listón de alas nuevas y será atractiva para los que busquen un buen precio. **EG**

▲ DETALLES

1. Bandas sencillas para una EN B sin sorpresas
2. El acelerador también es convencional, aunque por no tener ganchos Brummel es un poco fastidioso para conectar el acelerador
3. Diseño tres bandas con dos líneas A
4. El ala está hecha de Porcher 27g/m² en el extradós y 32 en el borde de ataque - una combinación clásica

Fotos: Marcus y Charlie King



Marcus King

Marcus voló la Ruby 25 (80-100kg) en los Alpes del Sur de Francia a unos 98kg, con una Woody Valley GTO Light.



ADVANCE PI 3

Con muchas zonas de vuelo congeladas por la pandemia, las alas de paramontañismo están que arden.

Charlie King vuela la Pi 3

▲ BLANCANIEVE

Volando un día de invierno. La Pi 3 está disponible en seis tallas y la talla que vuelles dependerá de lo que quieras hacer. Pequeña para descensos rápidos, más grande para volar tranquilo, vuelo dinámico y térmico
Fotos: Marcus King

► DETALLES

1. Las uniones suaves conectan las líneas a las bandas de colores diferentes
2. El ala viene con una bolsa de compresión interna que permite deslizarla fácilmente dentro de la nueva mochila Lightpack de Advance. Como siempre, Advance pensó mucho en los detalles y el diseño de la bolsa interna

Reseña en segundos

Calidad, acabados y pilotaje Advance en un conjunto perfecto para caminatas y más. Sus seis tallas dan opciones para todos.

Historial

La Pi de Advance es un clásico cuando se habla de alas de paramontañismo y hemos volado, y disfrutado, todas. La tercera generación fue lanzada en noviembre de 2020 y nos pusimos en la fila para probarla.

La Pi 3 está disponible en seis tallas, desde la 16m² (EN C para 50-90kg) hasta la 25m² (EN A o B para 80-120kg). Tanto Marcus como yo queríamos volarla, así que la 19 fue la opción lógica. Es EN B en un rango amplio de 50-95kg, por lo que nos servía a ambos.

Por supuesto, sus características varían según la carga alar y Advance divide el rango en tres secciones: 50-65kg para vuelo térmico; 65-85kg

paramontañismo; 85-95 miniala. Yo la volé a unos 62kg, dentro de la zona "térmica". Marcus, a 87kg, estaba dentro del rango miniala.

Primera impresión

La Pi 3 viene con una bolsa de compresión con cierre que se desliza dentro del fenomenal, bien pensado Lightpack de paramontañismo. Muy Advance. Se nota que cada elemento está bien pensado y todo funciona junto a la perfección.

Hasta la bolsa de compresión merece una mención, porque tiene un cierre ancho para asegurarte de no engancharse con la tela. La bolsa interna se desliza impecablemente dentro de la mochila que está diseñada perfectamente para caminatas diarias con todo lo que necesitas, desde portabotella lateral hasta portacasco externo sin ser complicado ni frágil. Hay suficiente espacio

para más sin volverse voluminoso y tiene un bolsillo delantero elástico para una chaqueta de plumas. Las hombreras y el cinturón son ventiladas y son impecables y estilizadas.

Tuvimos el ala en invierno en el sur de Francia. Hubo bastante nieve, por lo que muchas de las salidas las hicimos con raquetas. Debo aclarar que una vez cambié el Lighpack por una mochila más grande un día en Mercantour, para asegurarme de tener espacio para agua para un día y suficiente ropa, y para guardar las raquetas en vuelo (aunque caben dentro de la Lightpack).

Diseño

Pasemos al ala. ¡Qué roja y vistosa! (También está disponible en blanco). Las 16 y 19 están hechas con Dominico 10D, en el extradós, intradós y borde de ataque, de 25g/m² que es suave y resbaladiza al tacto... ¡y al empacarla! Los soportes del borde de ataque son de nitinol. Estas dos tallas pequeñas se optimizaron por completo en peso, para aventuras de alta montaña. Las tallas más grandes están hechas de Porcher Skytex 27 y 32, con varillas de nylon. Advance recomienda plegarla por cajones para proteger el borde de ataque y me pareció que era mejor hacerlo con un asistente. Es un ala que hay que respetar y cuidar, optimizada para ser ligera y no robusta.

Se usaron líneas sin funda que se conectan a las bandas con uniones suaves protegidas con fundas de neopreno y las asas de freno se fijan con broches y tienen neopreno para

mayor comodidad. Las bandas son de colores distintos: las A son azules y tienen costuras en la parte posterior para asegurarte de conectarlas en el sentido correcto. Tiene un acelerador, con funda de neopreno para proteger las poleas.

A pesar de todos los detalles, la 19 pesa apenas 2,15kg. Es muy ligera y un conjunto fácil de llevar. Con un Strapless 2 o, en nuestro caso, el Slip de AirDesign, para 200g adicionales; en serio, es un chorro de agua. La llevamos para subir con raquetas a la montaña en días que no se veían buenos para volar, 'por si acaso'. También tuvimos que bajar a pie, pero ni te darás cuenta que la llevas.

En vuelo

Pero, ¿qué tal vuela? Pues, ¡es fácil! Perdona errores y es divertida. Sube con el más mínimo viento, se organiza sola y se coloca a la vertical lista para ti. La mayoría de las veces despegamos con poco viento o incluso de cola suave, pero tuvimos una aventura con raquetas en el Mercantour con un despegue rachoso. Era en una cresta norte, con mucha nieve, sobre acantilados y mucho frío a 2.500m. Quedaba cerca de una hora de luz y tocaría caminar más de una hora si no despegábamos. ¡Sin presión!

Los despegues rachosos no son mis favoritos, sobretodo aquellos en los que no quieres salir arrastrado (acantilado, con hielo y nieve). No se puede ser hábil con raquetas, así que decidí quitármelas. El ala subió rápido (halé demasiado, como

siempre cuando estoy nerviosa), se detuvo en seco cuando la frené y se quedó a la vertical mientras giré. Perfecto. Empezamos la 'carrera' de despegue. Después de dar un par de pasos, tenía los pies tan enterrados en la nieve que no podía moverlos. Tenía la impresión que dejaba los pies atrás mientras mi cabeza se acercaba al borde del acantilado, frené un poco (esperando que tuviera suficiente velocidad) y me sacó a volar sin dramas. ¡Sí! ¡Gracias Pi! El vuelo estuvo tranquilo, hermoso y helado.

De vuelta en casa en el sur de Francia, hice un par de vuelos térmicos y sí, se puede subir con ella. Los frenos son suaves y la vela se siente ligera: se puede sentir cómo se mueve y en condiciones fuertes, se mueve un poco, pero responde muy bien y es intuitiva, además de subir espectacular.

Marcus voló la Pi 3 en la parte inferior del rango miniala. Dijo que era rápida y dinámica, sin sentirse extrema. Seguía teniendo buen recorrido de freno, pero se siente ágil y reactiva - divertida para hacer giros cerca del suelo. También notó que retiene bien la energía y se luce en aterrizajes sin viento, en los que al darle velocidad el frenado es eficaz.

Veredicto

En resumen, en un ala hermosa que viene en un conjunto perfecto y te cuida. Perdona enormemente en el despegue, es divertida de volar y con la tranquilidad de la homologación EN-B. Y es lo suficientemente ligera que puedes llevarla 'por si acaso'. 



ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Advance: "Una de las alas seriales más ligeras y menos voluminosas del mercado"

Uso: Paramontañismo y paraescalada

Nivel del piloto: Principiantes y pilotos recreativos hasta expertos, según la carga alar

Superficie plana (m²): 16, 19, 21, 23, 25, 27

PTV homologado (kg): 50-90, 50-95, 60-100, 70-110, 80-120, 92-125

Peso del ala (kg): 1,85, 2,15, 2,55, 2,75, 2,95, 3,15

Celdas: 38

Alargamiento plano: 4,5

Homologación: C, B, A/B, A/B, A/B

Advance.swiss



GIN YETI 5

Marcus King se adentra en la montaña por un poco de aventura de paramontañismo invernal

▲ PIE GRANDE

La Yeti 5 viene en cuatro tallas, 21 a la 27, que la harán más identificable para los pilotos de parapente que vuelen alas convencionales. Homologada EN A en todas las tallas
Fotos: Charlie King

► DETALLES

1. Asas de los frenos bien acolchadas. Se usaron maillones en lugar de uniones suaves. Poleas de alta calidad en el acelerador
Foto: MK

2. Es un ala muy fácil de volar y gracias a su alargamiento compacto, es fácil en térmica y para quedarse en el núcleo

Reseña en segundos

La Yeti 5 es un ala de montaña segura y fácil de volar para pilotos de cualquier nivel. Su despegue confiable y lo divertida que es te harán sonreír.

Historial

La Yeti 5 es la encarnación más reciente del ala de montaña de Gin. A diferencia de otros fabricantes que ofrecen alas de montaña diminutas, Gin optó por un ala en cuatro tallas más 'convencionales': 21, 23, 25 y 27.

A pesar de haber habido una talla 19m² en versiones anteriores, Yeray González de Gin nos dijo que esa talla la cubrirá la próxima Griffin 2, una miniala ligera. Cada talla de la Yeti 5 tiene un rango de peso extendido, pero sigue siendo EN A en todo el rango de peso. Volé la 23 a unos 88kg, en la parte superior del rango de peso convencional.

Diseño

Es fácil distraerse con las tallas pequeñas de la Advance Pi 3 (pág. 44), pero al comparar la 23 de ambas marcas, son alas parecidas. Tiene prácticamente el mismo alargamiento de 4,55 (la Pi tiene 0,05 menos) y la misma talla.

La Yeti 5 tiene una construcción un poco más sencilla con menos cajones (33). Tiene una combinación de tela 34g/m² en el borde de ataque (para durabilidad) y 27g/m² en el resto. Las líneas son finas pero con funda en la cascada intermedia e inferior; solo la superior no tiene funda para un manejo en tierra un poco más fácil

Mi ala de prueba vino con bandas delgadas que tienen acelerador; las bandas de Dyneema son opcionales. El ala que probamos pesa respetables 2,96kg, se ahorran 200g con las bandas ligeras. De hecho, cuando pesamos la nuestra, dio

100g menos, 2,86kg. Las asas de los frenos están bien acolchadas y se fijan con imanes y las líneas de los frenos pasan por aros de cerámica. Para el acelerador se usaron poleas de buena calidad. Al final, son bandas con las que estarás contento de volar todos los días.

Plegada, no es tan compacta como otras alas de montaña. La Yeti 5 tiene bastantes varillas plásticas, por lo que no quise forzarla empacándola pequeña.

En el manual se recomienda plegarla por cajones, aunque solo se incluye una bolsa interna normal. Gin envió la Yeti con su mochila X-Lite de 55 litros, que tiene aspecto técnico con espacio para el ala, un arnés sencillo y un poco de ropa.

Despegue

Puede que sea lo más importante de un ala de montaña. Lejos de despegues acondicionados y quizás cansado, querrás un ala que despegue fácil y que sea confiable.

Llevé la Yeti 5 a una caminata invernal con raquetas de casi 1.000m hasta la cumbre (¡más agotador de lo que esperaba!) para después hacer un planeo de 10km a final del día. Llegué al despegue cansado y tenía frío y el viento cambiaba de un lado a otro.

Cuando nos preparamos, quedó claro que tendríamos que despegar del lado más empinado de la montaña, donde había una pista corta para despegar antes del acantilado. Súmale a eso nieve suave, correr con raquetas (!) y la altura y necesitaba un ala subiera fácil: afortunadamente así es la Yeti.

En otras ocasiones, despegué en todo tipo de condiciones, desde viento de cola suave hasta buena brisa para despegar de espalda. En todos los despegues me fue bien y el ala subía suavemente y necesitaba muy poco control a la vertical. En un despegue pequeño, con un poco de viento, puedes subir el centro de la vela con presión en las líneas centrales y las puntas se inflarán cuando esté arriba. Con viento de frente, el ala te saca a volar rápido.

Aterrizaje

En terreno montañoso, el aterrizaje también es importante. La Yeti tiene excelente habilidad para volar lento y, lo más importante, tiene un frenado progresivo. Al darle un poco de energía al ala y aproximar con velocidad, el aterrizaje es suave con cero viento. La sincronía no es vital porque el ala te hará parecer un profesional.

Además de la 23, también volé la 21. Con mi peso, obviamente volaba más rápido: por supuesto, me pareció que había que tener más cuidado con la cantidad de freno que se aplicaba al frenar porque si se frena demasiado, hace una trepada.

Vuelo en general

A pesar de ser un ala de paramontañismo, cuando se vuela en el rango inferior tiene bastante rendimiento para volar en térmica. El ala sí tiene un lado divertido, por lo que frenarla más hará que alabee más pero si se es más sutil girará plano.

Hice un par de vuelos térmicos vuelos en los que a pesar de estar casi al máximo del rango de peso normal, remonté fácilmente hasta la cima de la montaña. Es muy fácil de volar gracias a su alargamiento compacto y es fácil de mantenerla dentro del núcleo para aprovechar la ascendencia al máximo. El planeo también es respetable - perfecto si tienes que llegar hasta un aterrizaje o para volar distancia. Esta habilidad para hacer de todo la hace buena opción para viajar, sobretodo para pilotos de fin de semana.

A pesar de que Gin la hizo fácil y predecible de volar, hay forma de divertirse. Al frenar más, los giros serán más cerrados y podrás jugar cerca del terreno. Como es de esperarse, pasar a una talla más pequeña hace que todo sea más rápido, pero sin sentirse demasiado extremo: te hará sonreír. Es agradable tener velocidad adicional con la seguridad de una EN-A para volar en terreno imponente, pero no será tan divertida en térmica. No es fácil decidirse por la talla.

Veredicto

Gin creó un ala accesible para un grupo amplio de pilotos. Tiene un lado suficientemente divertido para que los más experimentados se entretengan. Lo más importante es que tiene buen nivel de seguridad cuando las condiciones no son las óptimas o estés cansado. Está hecha para el público para el que fue diseñada no para los que lleven cuentas. Disfruté tenerla para aventuras de paramontañismo. **RG**



ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Gin: "Más ligera y compacta que nunca, el despegue es la simplicidad pura y en térmica es una delicia"

Uso: Paramontañismo, vuelo térmico, instrucción

Nivel del piloto: Todo nivel, según el uso

Tallas: 21, 23, 25, 27

PTV homologado (kg): 50-75, 65-90, 75-100, 85-110

PTV extendido (kg): 75-90, 90-100, 100-110, 110-120

Superficie plana (m²): 20,5, 23, 24,9, 27

Peso del ala (kg): 2,41, 2,66, 2,81, 3,06

Celdas: 33

Alargamiento: 4,55

Homologación: EN A

Gingliders.com

1

2



SKY ZOE

Charlie King termina su sesión de reseñas de paramontañismo con esta miniala de Sky

▲ ESCOGE VIVIR

La Zoe es una miniala por donde se mire. Es robusta y está hecha para jugar. También está disponible una versión ligera

Fotos: Marcus King

► DETALLES

1. Las bandas ligeras son de 'cintas' ligeras con lazos rojos de asas de freno y aros de fricción diminutos en el acelerador

2. Con apenas 4,2 de alargamiento y 27 cajones, es compacta y divertida en vuelo

Reseña en segundos

Un juguete robusto para lo que sea que, según la carga alar, puede usarse para volar con viento fuerte, paramontañismo o en térmica, es muy divertida y cumple con lo anunciado. Solo tiene prueba de carga.

Historial

Zoe significa 'vida' en griego y es un ala que es pura vida y diversión. El piloto del equipo Sky, Artoosh Ghofoorian dice, "Para mí, la Zoe es un juguete lindo que se puede usar de muchas formas. Puede ser tu primera ala rápida y dinámica, puede ser tu máquina para vuelo dinámico, puede ser una buena ala para caminatas". En las redes sociales de Sky, se puede ver a la Zoe en nieve, en la duna, volando en formación junto al mar. Puedes despegarla a pie, con esquís, meterla en una mochila y llevarla de aventura.

Diseño

Sky clasifica a la Zoe como miniala. Viene en versiones de 13 y 15m, pero al momento de publicación en su página web las tallas disponibles iban de 17m² (55-89kg) a 23m² (74-119kg) con rangos de peso para 'térmica', 'paramontañismo' y 'miniala'.

Está disponible en versión convencional y ligera. La ligera está hecha de Dokdo N20 y es un cuarto más liviana que la convencional, que está hecha de Porcher Skytex 27 con 32 en el borde de ataque (como las tallas más grandes de la Pi 3). La 19m² ligera pesa 2,25kg y la convencional 2,85kg. Hay trimmers opcionales disponibles para ambas versiones, pero se recomiendan solo para pilotos experimentados.

Según las especificaciones de Sky, la 17 (55-89kg) es la talla ideal para mí e inicialmente escogí la versión ligera, pero

después ofrecieron enviar también la versión convencional, así que pensé que sería interesante probar la 19 para comparar. Estoy apenas dentro del rango de peso, pero me gusta esta talla para hacer caminatas así que estaba curioso en ver cómo era diferente.

En cuanto al aspecto, el diseño es sencillo pero llamativo, con una 'S' grande en el extradós y toda una gama de colores vivos. Me gustaron los colores de las dos alas de prueba (Guacamole y Kingstone). Si no te gusta ninguna de las diez opciones que propone Sky, puedes diseñar la tuya con la paleta de 6 colores ligeros u 8 convencionales.

La Zoe tiene apenas 27 celdas (comparadas con las 38 de la Pi 3) y líneas cortas con funda, incluso en la versión ligera, que hacen que se sienta bien y sencilla. Las A están divididas y ambas versiones tienen broches en las asas de freno. La versión ligera tiene bandas delgadas estilo 'cinta' con lazos rojos de asas de freno y aros de baja fricción diminutos en el acelerador. Las bandas convencionales son cintas estrechas con poleas voluminosas en el acelerador, maillones metálicos con fijadores plásticos y asas de tela cómodas con broches.

En vuelo

La 17 a 61kg despegaba siempre bien y subía perfecto con la más mínima brisa. Despega fácil de frente, incluso con viento de cola y a pesar de ser pequeña, despegaba sin problema. También es muy manejable para despegar de espalda y se estabiliza fácilmente a la vertical.

En vuelo es rápida, ágil y divertida. Los giros pueden ser rápidos y dinámicos, divertidos para jugar. Hice unos wingovercitos y se hicieron sorprendentemente pronunciados, sorprendentemente fácil. La 17 puede cargarse hasta 89kg, por lo que creo que en el máximo y en manos experimentadas, el ala te dará todas las emociones que quieras. ¡Ya entiendo cómo uno podría hacerse adicto a la energía!

Si llegué un poco más rápido de lo que quería a un aterrizaje sin viento el primer vuelo y no frené lo suficiente - el recorrido de freno hasta el punto de pérdida es largo y se puede frenar profundo. Después me divertí muchísimo practicando inflados en el aterrizaje. Sube rápido sin siquiera tocar las A y es fácil de controlarla mientras sube.

La 19 llegó directo de su sesión de fotos en la playa con un poquito de arena dentro de los cajones, lista para jugar. Como un niño con la cara llena de chocolate, era señal de que se había divertido. Había volado la Pi 3 entre la Zoe 17 y esta y se sentía voluminosa y robusta. Está hecha de Skytex 27, al igual que las tallas más grandes de la Pi, pero supongo que fueron los cajones más anchos, su forma un poco más rechoncha (4,2 contra 4,5 de alargamiento) y las líneas con funda que dieron la impresión de un ala más sencilla y robusta lista para jugar.

Pesa 3,05kg, más que la Pi 3 (2,15kg) pero para una caminata local, ni me di cuenta y me gustó lo robusta que es. Nuestras colinas están llenas de rocas, arbustos y plantas con raíces. Fue una maravilla no tener que

preocuparme por las líneas y la vela sube casi tan fácil como la versión ligera, por lo que los despegues son tranquilos. No la volé en condiciones verdaderamente térmicas, pero me divertí intentando mantenerme en el aire en térmicas mañaneras. Es cómoda, pequeña y rápida y gira bien.

La intención de Sky es que la Zoe se cargue para ser dinámica y es por ello que la 17 es la recomendada para mí. La 19 es un poco menos dinámica, quizás un poco menos rápida pero fue suficiente para mí y de no haber visto las especificaciones, no habría dicho que se sentía demasiado rápida. Describiría el pilotaje como divertido, vivo y directo. Me quedaría con cualquiera de las dos para caminatas. Si tuviera que comprarla, probablemente escogería la talla pequeña para ahorrar peso, pero me gustó el pilotaje de ambas. Depende de para qué la quieras.

Veredicto

Estoy de acuerdo con el resumen de Artoosh que es un ala con muchas facetas. Me encantó por lo sencilla, fácil de usar y divertida como ala de paramontañismo, que es lo que me gusta. Las líneas con funda son fáciles de manipular y no se enganchan fácilmente en el despegue. Puedes extenderla (bastante mal) en lugares pequeños y despegará fácil incluso con viento de cola suave. Es fácil, despega de forma confiable, se siente segura e indulgente. Pero veo también por qué le atrae a los adictos a la adrenalina por ser una miniala rápida, dinámica y con mucha energía. **EC**



ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Sky: "Divertida, dinámica, enérgica - puedes disfrutar de las térmicas y de sesiones de dinámica y mientras más la cargues, más te divertirás".

Uso: Paramontañismo, vuelo de playa y montaña
Nivel del piloto: Principiante a experimentado, según la carga alar

Superficie plana (m²): 17, 19, 21, 23

PTV homologado (kg): 55-89, 61-98, 67-108, 74-119

Peso ala convencional (kg): 2,85, 3,05, 3,30, 3,55

Peso ala ligera (kg): 2,10, 2,25, 2,40, 2,60

Celdas: 27

Alargamiento plano: 4,2

Homologación: EN 926-1 load test

Sky-cz.com

ROPA ESPECIALIZADA

CimAlp está empezando a fabricar equipo de montaña para pilotos. Marcus King lo pone a prueba



A pesar de existir desde 1964, fuera de su Francia natal, puede que nunca hayas oído hablar de CimAlp. La compañía, fundada por un montañista y con sede cerca de los Alpes franceses, produce ropa para montañismo, esquí y trail running. En años recientes, han estado trabajando con Fred Souchon, un alpinista radicado en Chamonix, experto en rescate de montaña y piloto de parapente, para desarrollar una gama de ropa específica para pilotos de parapente.

Recibimos una caja enorme con lo último en equipo para el vuelo de montaña y paramontañismo para probarlo nosotros mismos. ¡Genial!

Strategic Top primera capa

€54 / oferta €39

Al igual que muchas compañías, CimAlp está intentando dejar de usar nylon. “CimAlp está comprometida en fabricar ropa sustentable”, nos contó Olivier. “Esto significa hacer ropa que dure y que se pueda reparar, pero también significa usar materiales como lana Merino y fibras de bambú”.

La camiseta Strategic está hecha con tela de bambú elástica en tres sentidos, lo que permite que sea ajustada. Peso 83g y mide 193cm y me pareció que la talla L/XL (mi talla normal) me quedaba bastante ajustada, pero está diseñada para dar un efecto de compresión ligero para darle soporte a los músculos. Las mangas son lo suficientemente largas, aunque no tienen agujeros para los pulgares. La tela es agradable, suave y muy cómoda. Respira muy bien, algo importante si vas a caminar antes de sentarte en un arnés varias horas.

En un día soleado de invierno en el que tuve que caminar por unas pendientes empinadas, me pareció que era bastante abrigada, así que diría que es mejor usarla en temperaturas más bajas o a mayor altura. Más caliente y solo necesitarás una camiseta manga corta transpirable. Sí que evacuó lo suficientemente bien el sudor, así que cuando llegué a la cumbre y estuve listo para volar no me dio frío.



Chaqueta de pluma Montets

€189 / oferta €129

Las chaquetas de pluma sintéticas son las alternativas a las fibras polares pesadas o chaquetas de plumón de ganso, que dejan de abrigar si se mojan. Son perfectas como capa intermedia y abrigan bien para su peso. La chaqueta Montets de CimAlp usa como aislante PrimaLoft Gold, que está hecho parcialmente de plástico reciclado y está diseñado para verse y sentirse como plumón natural. Sí que se siente suave y se hincha bien.

La chaqueta Montets es ligera - pesé la XL y dio 408g - aunque nuevamente, me pareció que la talla era pequeña. Originalmente



me mandaron la L, pero me pareció ajustada, así que me cambié a una XL que me quedó bien. Revisa tu talla antes de comprarla.

Tiene cuatro bolsillos con cierre, incluyendo uno por dentro donde puedes guardar la chaqueta. La desventaja es que la malla de este bolsillo es elástica, así que si guardas algo pesado como un instrumento de vuelo el bolsillo colgará debajo la parte inferior de la chaqueta. El bolsillo del pecho es lo suficientemente grande para guardar un teléfono

inteligente grande y colocarlo bien para fácil acceso.

La tela es sedosa y suave, pero pareciera aguantar uso diario. Se me enganchó en unas zarzas mientras caminaba y no se dañó; después de aproximadamente un mes de usarla con regularidad se sigue viendo como nueva. La Montets no tiene capucha, pero CimAlp vende una versión con capucha.

Volé unos días fríos de invierno con mi silla carenada y la chaqueta Advanced 3H encima y el conjunto me mantuvo abrigado mientras los demás se quejaban del frío. Además de poder usarla para aventuras de vuelo, es lo suficientemente elegante para uso diario.

Chaqueta de montaña Advanced 3H

€399 / oferta €269

Se trata de una chaqueta ligera, transpirable e impermeable adecuada para montañismo así como para senderismo en general. El peso, o el poco peso, se nota apenas al alzar: la L que tenía pesa apenas 395g.

También es evidente el trabajo que se invirtió en el diseño. Todos los cierres externos son estilo impermeable. Tiene dos bolsillos

externos bajos así como un bolsillo interno a nivel del pecho que tiene una guía para el cable de los audífonos, aunque es un poco pequeño para audífonos grandes. El bolsillo principal es asimétrico y termina hacia un lado, mientras que la capucha grande protege bien contra los elementos; incluso tiene una malla incorporada para ayudarte a respirar cuando te cubra la cara. Un buen detalle es el imán que mantiene la solapa de la capucha alejada de la cara, detalle útil en vuelo. Los cierres de cada lado a nivel de las axilas aumentan la ventilación si te estás ejercitando fuertemente.

Nuevamente, la tela es bastante suave con un patrón antidesgarre. Tiene cierta elasticidad y los brazos también están preformados para darte buena libertad de movimiento. CimAlp usa su propia membrana Ultrashell, que según la marca es impermeable y cortaviento hasta más de 100km/h. Solo puedo decir que me mantuvo calentito un día en nuestra zona de vuelo en el que las ráfagas de viento llegaban a 100km/h y se arremolinaban a nuestro alrededor.

Un buen detalle de seguridad es el reflector Recco cosido a la manga de la chaqueta. Los reflectores Recco se usan en la X-Alps y se usan en algunos arneses Skywalk y puede que los hayas visto si has hecho esquí. Antes solo eran útiles para búsquedas por tierra, pero la tecnología ha mejorado y ahora permiten realizar búsquedas en helicóptero. Tener un reflector en la chaqueta podría ser de ayuda para que te encuentren en caso de emergencia.

En vuelo, solo nos interesa protegernos del viento, algo que hace bien. Podría ser particularmente útil en aventuras de varios días en montaña en las que no sabes qué hará el clima. Por ser tan ligera, podrás usarla como chaqueta de vuelo sabiendo que te protegerá de los elementos.



BASE

Pantalones Intrepide Light

€89 / oferta €69

CimAlp nos mandó sus pantalones ligeros para senderismo hechos de su propia tela 3D-Flex-DWR. Es un material libre de PFC que cumple con la norma textil sustentable Bluesign. El tratamiento DWR hace que la tela sea resistente al agua y a las manchas. Lo más importante para nosotros es que también es cortaviento, por lo que mantiene las bocanadas de viento fuera si vuelas con un arnés abierto.

La tela también es bastante elástica, lo que lo hace cómodo para caminatas. También me pareció que la tela respira bien, a pesar de los revestimientos, lo que hace que sean cómodos de usar. También tienen disponible una versión más pesada, pero estos parecen ser los mejores para nuestro deporte.

Tienen bolsillos con cierre con interior de malla e incluso tienen una brújula miniatura. Tiene un cinturón elástico y las botas pueden recogerse para evitar que se suban, aunque está preformado a nivel de las rodillas, que también ayuda. También son pantalones excelentes para viajar porque repelen el sucio y se secan rápido, además que son muy cómodos para usarlos todo el tiempo.



Zapatos para trail running Drop Evolution 864

€149 / oferta €119

Conozco a muchas personas que defienden las botas con buen soporte en los tobillos para volar, pero muchos pilotos usan zapatos ligeros de trail. Son mucho más eficaces para caminar: hay un dicho que reza que un kilo en los pies vale cinco en la espalda.

1981-2021

40

YEARS

ANNIVERSARY

BY THE

PILOTS

FOR THE

PILOTS



French Alps



www.itv-wings.com



info@itv-wings.com

+33 (4) 50 64 52 40

También está el tema de los arneses carenados: los que tengan pies grandes y botas grandes les costará meter los pies dentro del carenao.

La talla 41 pesa 280g y no son los zapatos de trail más ligeros del mercado (los de otras marcas pesan 210g), pero están bien hechos y son cómodos. Me gustó en particular su construcción interna suave, sin lugares que froten, en especial cuando se dobla la suela.

Las suelas son de Vibram y tienen agarre excelente en el terreno mixto en los que los probé. El nombre de los zapatos viene de las tres plantillas que traen que permiten ayudar la caída del pie - la diferencia entre las almohadillas y el talón del pie. Es un tanto técnico para mí, pero escogí la caída convencional de 8mm porque he sufrido de problemas en el talón de Aquiles en el pasado con zapatos con muy poca caída.

Están muy bien fabricados, deberían durar bastante tiempo y pueden usarse todos los días. CimAlp también acaba de lanzar los X-Hiking 365 (€179), unos zapatos impermeables de trekking con un poco más de soporte pero que pesan apenas 345g. A menos que también seas corredor, verás que se ajustan mejor para el uso que le vamos a dar nosotros. 

Todos los precios, incluyendo los precios de oferta, se extrajeron de la página de CimAlp en Francia al momento de la búsqueda. También tienen páginas web en inglés, español e italiano. Visita cimalp.com



PPG KIT
ENGINE IS ALL YOU NEED!

INCLUDES ALL PARTS
FROM ENGINE BOLTS TO PROPELLER COVER
WEIGHT OF THE FULL SET: ≈ 9.5 KG

FROM 990€

info@skyrunner.ru SKYRUNNER



ENCUENTRA TU PRÓXIMA ALA EN
SKYADS.AERO



QUALITY · EXCELENCE · SIMPLICITY

www.airfer.com
Tel. +34 629 131 591
Spain





Cross *en Español*
Country