

Mayo 2021

Revista internacional de vuelo libre

Cross *en* Español Country

57



ARNÉS TODOTERRENO

Hasta el día de hoy, los estudiantes, los pilotos deportivos y de ocio se han visto obligados a elegir entre lo ligero de un protector de airbag o la protección integral con la robustez de un protector de espuma. Pero finalmente con el Gingo 4, estos pilotos pueden tener lo mejor de ambos mundos.



 **Aerobean**
PROTECCIÓN REIMAGINADA



Gingo⁴

www.gingliders.com

DELTA⁴

"El cielo tiene un aspecto fantástico, los dedos me arden de ganas. Una vez en el aire, los siento como si fueran una prolongación de la vela. Detecto una buena térmica delante, la vela la busca y corta la turbulencia sin inmutarse. Antes de entrar en el núcleo atravieso una fuerte cizalla y aplico freno: la presión es perfecta y la cuerda no se deforma en absoluto. La vela me habla como si yo fuera el perfil. Estoy dentro, la vela gira como si la pilotara con mi mente. Giro con un suave alabeo y un núcleo más potente agita el estabulo, así que cierro el giro para atraparlo. La vela gira sobre su punta con una agradable respuesta de guiñada y alabeo. Meto más freno y veo que podía bajarlo todavía más. No puedo contener el grito de alegría que se funde con el pitido de mi vario.

Acelerando ahora a fondo y pilotando con las bandas, tengo la sensación de ser un águila y de que mis brazos fueran mis alas. Canto mientras atravieso el aire..."



Los colores mostrados no son de serie. Para personalizar tu Delta 4, visita www.flyozone.com





Changes are coming... 



D U D E K

57 MAYO 2021 INDICE

► DESHIELO PRIMAVERAL

Michi Maurer y la cascada Stäuber.
Foto: Andy Busslinger

▼ VUELO SILENCIOSO

Vuelo al amanecer desde Levante,
al este de España
Foto: Jérôme Maupoint



14

Nuevos productos

¿Es mayo y todavía no te has equipado? Tranquilo porque te traemos un resumen de todo lo nuevo

20

Al desnudo

Joaquín Stable nos cuenta de la comunidad de vuelo en Uruguay y de cómo cruzó el país en vuelo

22

Guía exclusiva

La ruta de la Red Bull X-Alps causa revuelo y los atletas nos cuentan sus impresiones

28

Destino Medellín

El fotógrafo Kieran Campbell se enamora de Colombia y del valle del Cauca

34

Dubái iluminado

Horacio Llorens y Rafael Goberna sobrevuelan la fuente más grande del mundo, al estilo Dubái

42

Reseñas

Probamos de todo un poco: desde un instrumento hasta un arnés y, por supuesto, varias alas

DESPEGUE - Editorial 8 - Galería 10 - **EQUIPOS** - Nuevos productos 14 - **ENTÉRATE** - Guía exclusiva 22 - **CI DE VUELO** - El clima de Honza 24 - Ojo satelital 26 - **RESEÑAS** - BGD Base 2 42 - Gin Vantage 46 - Apco Kitto 5 50 - Air3 52

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.

▲ ATÓMICO

Un foco de tormenta en desarrollo en Nueva Gales del Sur, Australia
Foto: Text Beck

ZEN Y FLOW

Pasamos mucho tiempo viendo el cielo. Es de esas cosas que hacemos cuando no volamos que nos hace pilotos. Ver cúmulos desfilan en un día ventoso, nubes que se desarrollan o granizo que rebota contra el suelo - son aprendizajes para los pilotos de vuelo libre. Después de las primeras clases de meteo o de haber leído los capítulos de clima y nubes en los libros de texto, puedes quedarte enganchado.

Uno de esos temas de la sabiduría popular del clima es cómo los marineros sabían que vendría una tormenta por el cambio de luz y visibilidad. Hace unos años, supe que es cierto. La tormenta trae consigo aire frío y nítido desde arriba y con ellos, excelente visibilidad. Lo he visto en el estacionamiento del supermercado y en la ladera.

Otra cosa que aprendí hace unos años en el sur de Francia fue acerca de los saltamontes. Cuando empezaron a saltar como locos por la canopia era señal de que la térmica estaba en frente. La teoría es que la térmica bloquea el viento y las condiciones están tranquilas en el despegue. A los saltamontes les gusta las condiciones tranquilas y se agitan en esos momentos sin viento.

Nuestros sentidos serán siempre el instrumento de vuelo más importante. Aprender de la sabiduría popular y verla por uno mismo para aplicarla, sin pensar, es lo que queremos. El Zen y el Flow del que se habla en algunos libros. Es una meta por la que vale la pena esforzarse. No hay atajos.

Ed Ewing, editor



Zig-Zag 3D-Shaping

Nuevo diseño

Alabeo más amortiguado

Costura interna en las mini-costillas

Mini-Rib Vector Tape

Suspentaje más corto

Bandas que optimizan la torsión de la vela



Completa garantía
»NOVA Protect«

También disponible:
ION 6 Light
(3,9 kg | talla S)

ION 6 – Adventure awaits

Tres bandas | 51 cajones | alargamiento 5,19 | peso 4,7 kg (talla S) | EN/LTF B

La ION 6 (EN/LTF B) es la versión más reciente de la popular serie de velas ION y se trata de un diseño prácticamente nuevo. El resultado: alta seguridad pasiva, mando especialmente preciso y máximas prestaciones para alcanzar tus objetivos personales en vuelo de distancia.

¿Te gustaría probarla? Puedes encontrar más información sobre tu distribuidor local de NOVA aquí: www.nova.eu/ion-6 | www.nova.eu/ion-6-light

NOVA
Performance Paragliders



Agarrando la temporada con las dos manos abordo de la nueva Arak Air de Skywalk. Al fondo, el Großer Rettenstein (2.362m), Austria. Foto: Daniel Gassner





Michi Maurer junto a la potente cascada Stäuber, cerca de Engelberg, Suiza
Foto: Andy Busslinger



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)



www.skyman.aero

**DESCUBRIR
NUEVOS SENDEROS
CON PARAPENTES ULTRALIGEROS**



CARANCHO

Drift es una nueva marca de República Checa que actualmente está celebrando la homologación EN A de su primera ala, la Carancho. La describen como una A avanzada con rendimiento y pilotaje de clase B y verdadero potencial para volar distancia. Tiene 48 cajones y 5,3 de alargamiento y estará disponible en seis tallas, XXS (50-68kg) a la XL (115-130kg). Las alas de Drift se fabrican en República Checa con materiales hechos en Europa, como Porcher Skytex 32 en el intradós y 38 en el extradós. Las líneas de la Carancho son de Dyneema con funda. 
driftgliders.com



777 R-LIGHT 3

La R-Light 3 es la versión ligera de la Rook 3 de Triple Seven. Es un ala compacta y ligera para volar distancia homologada EN B, diseñada para aventuras de vuelo vivac. Al igual que la Rook 3, tiene 5,6 de alargamiento, un perfil poco ancho y bocas pequeñas. La R-Light 3 está hecha de Porcher Skytex 27, pero tiene bandas convencionales para un pilotaje fácil. La talla MS pesa apenas 3,75kg, más de un kilo menos que la Rook 3. Incluye la mochila Box de 777 y puedes escoger la talla que más te convenga (75l, 110l o 150l). 
777gliders.com

FORCE 41

¡Es un ala que definitivamente llamará tu atención si vuelas sobre ella! El llamativo logo de un ave grande le pertenece a Level Wings, la empresa con sede en Chamonix de la leyenda del speedriding François Bon. Se les conoce más por fabricar minialas y alas pequeñas para speedriding y speedflying, pero la Force 41 es un biplaza convencional de 41m². Tiene 54 cajones y 5,5 de alargamiento, y está homologado EN B para PTV de 120-220kg. Según Level Wings, despegar y aterrizar es fácil y tiene un pilotaje preciso y ligero. Se lanzará en abril. 
levelwings.com





AIRDESIGN UFO

La nueva superficie sencilla ultraligera de AirDesign es fácil de volar y accesible para una gran variedad de pilotos. Estará disponible en 13, 14, 16, 18 y 20m² y todas menos la 13 estarán homologadas EN B. La 16 pesa apenas 1,59kg y tiene un rango de peso de 50-90kg. Está hecha de Porcher Skytex 27 con doble revestimiento y tiene una sección inflada en el borde de ataque. Las varillas de Nitinol pueden aplastarse sin dañarse, por lo que puede plegarse bien compacta. La bolsa interna UFO AirPack permite plegarla a la mitad por lo que cabe fácilmente en una mochila pequeña. ✉ ad-gliders.com



EONA 3

Supair dice que su nueva ala de escuela despegá más fácil sin tendencia a rebasar al piloto, el recorrido de freno es más largo y es más estable en el alabeo que su predecesora. Su diseño de sustentaje simplificado ayuda a organizarla más fácil en el despegue y también aumenta el rendimiento. Las bandas son de colores diferentes y tiene un asa para las orejas. La Eona 3 tiene puntos de anclaje reforzados como el biplaza Sora 2+. Las cinco tallas cubren PTV de 50kg a 130kg y viene en seis combinaciones de colores. ✉ supair.com



RACE LINE



VISION
LTF/EN B

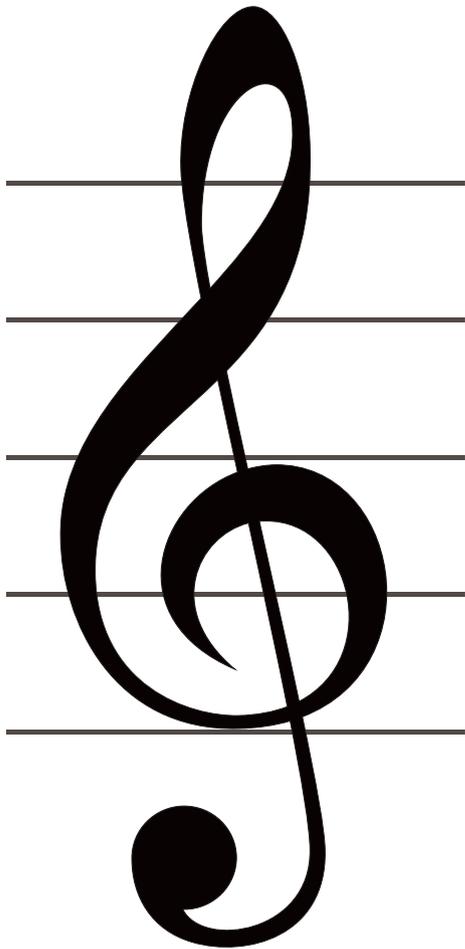
**WE REALIZED OUR
VISION OF SUPER HIGH-B,
SO YOU CAN FOLLOW
YOUR VISION.**

u-turn.de

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



TURN
SAFE FUN



MUSE⁵

Think. Feel. Fly.

LC PUFFIN

La nueva ala de Little Cloud para vuelo dinámico se llama Puffin. Se desarrolló con retorno de la comunidad de vuelo de duna de Países Bajos y tiene características de parapente y miniala. Está basada en la Gracchio Mk2, pero está adaptada para mayor carga. La estabilidad en el cabeceo, su pilotaje agudo y preciso y su recorrido de freno largo están en el ADN de la marca. Tiene 49 cajones y su alargamiento varía ligeramente según la talla, desde 5,25 hasta 5,45, para máxima seguridad y accesibilidad. Escoge entre las tallas 10, 13, 16 o 19m² según la velocidad de viento con la que vayas a volar.  littlecloud.fr



GIN FUSE 3

El Fuse 3 tiene como objetivo el mercado de los biplazas profesionales. Está disponible en tallas 37m² y 41m² y según Gin, es “eficiente, confiable y divertido”. Entre las mejoras, está un despegue más fácil y un sistema que permite hacer orejas más fácil y rápido. Está hecho de la tela Gin/Myungjin de 32g/m² y es medio kilo más ligero que el Fuse 2 (6,5kg y 7,2kg). Según Gin, los trimmers y el rango de peso amplio lo hace versátil para pilotos y pasajeros livianos; además de poderse volar también como monoplaza. Disponible en colores Lemon, Coral o Turquoise.  gingliders.com

STRATO

Skybean dice que tenían demasiadas ideas para el diminuto Skydrop, así que crearon el nuevo Strato. Es más grande (13,8 x 5,8 x 2,4 cm y 180g) con pantalla transreflectiva a color. Se conecta al teléfono por WiFi para mostrar mapas, terreno y espacio aéreo o reproducir música. Según Skybean, todos los sensores son suizos de alta calidad y el sonido es “suave y preciso”. Saldrá con funciones limitadas y un precio bajo, pero tendrá emisor Flarm y receptor Fanet+. Se añadirán más funciones mediante actualizaciones regulares.  skybean.eu



SCALA X-ALPS

La Scala X-Alps es la versión de competencia de la próxima EN D baja Scala. Kaoru Ogisawa (JPN1) la volará en la competencia. Está hecha de Porcher Skytex 27 con revestimiento doble y tiene 78 cajones y 6,77 de alargamiento, con apenas cuatro líneas principales de cada lado. La 18m² (65-85kg) y la 19m² (75-100kg) pesan apenas 3,35 y 3,45kg, respectivamente, y por solo tener refuerzos rígidos en la nariz, puede plegarse muy compacta. Según Phi, es la "más ligera para la cantidad de cajones y de seguro la más potente y rápida en la carrera". ☒

phi-air.com



The **Woody Valley GTO light 2** is a lightweight harness for **CROSS COUNTRY FLIGHTS** and for your **HIKE & FLY** Adventures!



NOVA XENON

Théo de Blic (FRA3), Nicola Donini (ITA3) y Ken Oguma (JPN2) volarán la nueva Xenon dos bandas de Nova en la Red Bull X-Alps de este año. Es un ala de 65 cajones con 6,7 de alargamiento y varillas de Nitinol largas que van desde el borde de ataque hasta el borde de fuga en el extradós. Según Nova, es competitiva e inspira confianza con un despegue y aterrizaje fácil. Las tallas 17 y 18 están homologadas EN D (65-80kg y 75-90kg) y pesan 3,15 y 3,3kg, respectivamente. Hay dos tallas más grandes en desarrollo. Según Nova, la versión de competencia y la serial serán idénticas. ☒ nova.eu



KLIMBER 2 P

La nueva ala X-Alps de Niviuk es la Klimber 2 P y Gavin McClurg volará una. Es una dos bandas con 64 cajones y alargamiento de 6,95. Tiene una nueva estructura interna y un perfil con estabilización del cabeceo y se usaron varillas de Nitinol delgadas en el borde de ataque. Según Niviuk, el rendimiento es "de primera" y el pilotaje es preciso e inmediato. La versión serial estará hecha de Porcher Skytex 27 (extradós) y Dokdo de 25g/m² (intradós) y estará disponible en tres tallas: 20, 21 y 23m². Las tres tallas pesarán increíbles 2,65kg a 2,9kg y se ofrecerán en azul o blanco. ☒ niviuk.com




**Woody
Valley**.eu

AVANCES



Auricular Bluetooth para casco

Es la versión 3 del auricular Bluetooth de Instinct Windsports. El pequeño auricular cabe dentro de cascos abiertos o integrales. Tiene un micrófono con cancelación de ruido electrónico fácil de instalar que permite comunicarse en dos direcciones sin ruido. Excelente para escuelas y para pilotos que vuelen en torno.

instinct.pro



Ropa Advance

Advance tiene una nueva sudadera con capucha con alto contenido de algodón disponible en verde mar y marrón rojizo. Su nueva camiseta de Merino está hecha de 52% Merino superfina y 48% Tencel, por lo que es cómoda, regula la temperatura y es duradera. Ambas prendas están disponibles en tallas de la XS a la XXL.

advance.swiss



Camiseta Gin Waves

Está hecha de algodón puro de alta calidad y según Gin, el diseño de su nueva camiseta manga larga está inspirado en la sensación de conexión con la energía en el ambiente. Está disponible en tallas S, M, L y XL.

gingliders.com

NUCLEON 4

La Nucleon 4 es la nueva ala de paramotor réflex para vuelos de distancia. Combina características de la Reportair (plataforma estable para fotógrafos) y la Nucleon XX y según Dudek, es estable y despega fácil, con una maniobrabilidad excelente y eficiencia para ahorrar combustible. Es adecuada para curiosos de fin de semana, competidores de nivel intermedio y hasta pilotos relativamente principiantes. Tiene nariz de tiburón y alargamiento de 5,6 y estará disponible en tallas 18, 20, 22, 24, 26 y 28m² para PTV de 70kg a 175kg. El diseño de la vela es llamativo y está disponible en los colores 'anímicos' de Dudek: Energy (en la foto), Harmony y Passion. dudek.eu



PEGASUS 3

La nueva ala de iniciación al paramotor de Gin está homologada DGAC en cuatro tallas y también EN-A para vuelo libre. Está hecha de la tela 'ligera y duradera' que desarrolló Gin con el fabricante coreano Myungjin adecuada para un ala que se usará mucho en tierra. Por tener una vela ligera, la Pegasus 3 despega más fácil que la 2 y también perdona frenados excesivos. El piloto de prueba Laurent Salinas dice que se puede volar de forma segura en térmicas a mediodía con o sin motor. Está disponible en tallas 24, 26, 28 y 30m². En las dos tallas más grandes, hay una polea adicional más baja en las bandas de paramotor para triciclos. gingliders.com



AERO 1000

Airfer anunció que instalarán el motor cuatro tiempos Aero 1000 del fabricante suizo Helenco a sus triciclos. Según Airfer, el motor de 35 caballos de fuerza de refrigeración líquida con embrague, inyección y encendido electrónico es confiable, eficiente y limpio. Entre las ventajas se encuentran bajo consumo, poco ruido, poca vibración, emisiones de CO₂ reducidas y revisión general del motor de 500 horas. airfer.com



KONCEPT

El nuevo arnés de escuela de Kortel, es modular y muy ajustable, y la talla única puede ajustarse para pilotos talla XS a la XL. Todo puede ajustarse, desde la longitud del espaldar hasta la altura de los anclajes y el airbag y además, se le pueden instalar tablas del asiento de diferentes tallas para ajustarse a diferentes pilotos. Las perneras antiolvido y las hebillas automáticas son fáciles de usar para los novatos. Tiene un airbag quita y pon y un contenedor ventral de paracaídas que permite a los principiantes entrenar sin el y agregarlo cuando lo necesiten. También tiene un acelerador opcional de dos peldaños. Pesa 3,28kg más 280g-440g de la tabla, según la talla. korteldesign.com



NUEVOS CASCOS

El nuevo casco de escuela de Supair, el Pilot (en la foto, arriba) está disponible en nuevos colores: Orange, Petrol White y Petrol Black. Es un casco talla única con un rango amplio de ajustes y pesa apenas 380g. El nuevo Supairvisor tiene un visor categoría 3 integrado que protege del sol y reduce el cansancio al eliminar gran parte del flujo de aire de la cara del piloto. Está disponible en dos tallas: 56-58cm y 58-61cm y en colores Black Grey o Petrol Green. Pesa 710g. supair.com

STRIKE 2

El nuevo arnés de vuelo vivac y competencias de paramontañismo de Supair es más cómodo que el original, sobretodo acelerado. También es más ligero. El diseño está basado en el Strike X-Alps 2019 y está optimizado para uso frecuente. Es un arnés tipo hamaca pero tiene una tabla del asiento quita y pon. Viene con protección de espuma dorsal bajo el asiento que puede reemplazarse por una protección inflable (opcional) para ahorrar peso. La talla M pesa 1700g en modo ultraligero (protección inflable, sin tabla). En modo completo, pesa 2300g. Redujeron la estabilidad, por lo que responde más al peso del cuerpo que la original. Disponible en cuatro tallas, S a la XL. supair.com



The **MACFLY Spirit** :
Fun, Passion and
Expertise

MACFLY
PARAMOTORS

macflyparamoteur.com
JEAN MATEOS
+33 6 80 48 74 84

AL DESNUDO JOAQUÍN STABLE

Inicié en el parapente en Punta Ballena, en el este de Uruguay, con Ramón Sierra en 2014. Ya para el 2018, construí mi primer torno y comenzamos a incursionar en el vuelo libre con mi novia Florencia.

Comencé con una Ozone Buzz Z4. Cuando sentí que necesitaba ir más rápido, conseguí una Delta 2 de segunda mano con la que hice mis primeros 100km. A fines de 2020, adquirí mi primer carenado, un Advance Lightness 3. La comodidad aumentó muchísimo y conseguí mis primeros 200km.

Quería cambiar de ala y un amigo me prestó su Niviuk Peak 5 nueva. Conecté de inmediato con ella. El 7 de enero me la vuelve a prestar y conseguimos el vuelo tan renombrado - más de 400km por Uruguay. Me quedé con su vela ¡y tuvo que comprar una nueva!

Ese día, volé con Ángel Giménez.

Habíamos comenzado a volar en equipo y nos ayudó a avanzar muchísimo, tanto en vuelo como a analizar y elegir mejor los días para abandonar el trabajo.

El récord uruguayo era de 283km de la mano de Walter Rodríguez. Con mucha suerte y estirando planeos llegaríamos a los 300km, pero resultó ser que el día tendría mucho más que entregarnos.

Despegamos desde un camino vecinal sin tendido eléctrico. Tenemos muchas opciones y ese día en particular despegamos desde el litoral oeste del país, cerca de Mercedes, donde reside mi compañero de vuelo.

Despegamos más temprano de lo habitual.

Los primeros kilómetros fueron difíciles, techos muy bajos y mucho viento. Las derivas eran grandes y al despegar ambos con el mismo torno fue difícil juntarnos en el aire.

El vuelo con Ángel es muy distendido.

Volamos principalmente para disfrutar y lo conseguimos. El día estaba bastante técnico y a menudo nos ayudamos corrigiendo el pilotaje de uno y otro, macando térmicas y hasta dando palabras de aliento.

Llegando al centro del país, los cúmulos estaban formados. Teníamos la opción de cruzar el río Negro y avanzar viento en cola, pero la condición hacia el norte parecía poco favorable, así de decidimos mudarnos dos calles hacia el sur y continuar al este.

A cinco horas de vuelo, perdí mi concentración y no lograba subir rápido.

Ángel estaba más alto, pero cuando le pedí que avanzara se negaba. Mi vuelo estaba ralentizando el suyo y los 300km eran latentes, así que le convencí para que siguiera, mientras me hundía en una descendente interminable.

Logré salir de esa descendente a unos 220m sobre el suelo y remonté a más de 2000m. Estaba nuevamente en vuelo pero ya habíamos tomado una distancia considerable. Después de una hora, Ángel aterrizó con unos 315km. Más que conforme.

Cuando llegué, decido aterrizar para culminar nuestro vuelo en equipo. Estaba a unos 1800m y todos, incluyendo Ángel, me animaron a seguir. Tras dudar unos minutos, continué con las térmicas flojas desprendidas por el terreno empedrado y montes forestales que me permitieron planear hasta la última ruta transitada del país. Una vez allí, conseguí un aventón a la ciudad más cercana donde llegaría mi novia con Ángel a bordo.

Pensé que podría cruzar la frontera, pero estaba atento a no hacerlo. Había poca recepción para cargar los mapas y calcular dónde aterrizaría, ya que no reconocía la

zona. No estoy seguro de querer cruzar la próxima vez y menos con la situación Covid. Pero sería buena idea llevarme el pasaporte.

Creo que se podría despegar más temprano. Pero estoy seguro que sería mucho más difícil mantenerse en vuelo, los techos son bajos, unos 600m a las 10am y no hay montañas para apoyarnos y esperar.

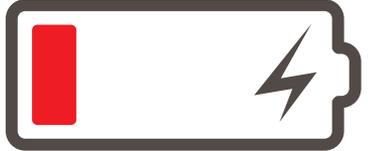
Nos invitaron a Quixadá. No buscamos hacer 500 ni 600km, pero sí poder volar más y conocer nuevos lugares.

Hay unos 30 pilotos en Uruguay y anualmente tenemos nuestra Copa nacional de distancia. La de este año se suspendió por la pandemia, pero volamos en grupos pequeños. En otras jornadas hemos despegado de a tres tornos simultáneos, pero no todo piloto está preparado para volar en equipo.

Después del vuelo, me sentí satisfecho. En vuelo, uno siempre tiene tiempo de meditar y reflexionar lo que nos llevó a estar ahí arriba, agradecido de tener gente que nos apoya y nos anima a seguir. Creo que ese vuelo en particular me ayudó a ver las pequeñas cosas que se unen para lograr algo notorio.

Quiero agradecer a mi novia Florencia González, que además de piloto es tornera y rescatista de infinidad de vuelos tanto míos como de otros pilotos. Fue la persona que mientras estaba indeciso en vuelo me envía su mensaje de "Vos seguís volando que yo te voy a buscar adonde sea". Todos necesitamos a alguien así en nuestras vidas. 📧

Joaquín Stable tiene 30 años y voló 418km de oeste a este por Uruguay el 7 de enero y rompió el récord nacional. Voló con una Niviuk Peak 5 (EN D). Entrevista de Joanna Di Grigoli



Charger²

Energize Your Life



GUÍA EXCLUSIVA: X-ALPS 2021

La Red Bull X-Alps cambia radicalmente con una nueva ruta que lleva a los pilotos por el corazón de los Alpes

La Red Bull X-Alps se reinventó de forma drástica para 2021. Después de varios días de intriga en las redes sociales, el anuncio de la ruta en marzo, cien días antes del inicio de la carrera en junio, estuvo a la altura del bombo publicitario.

“Es la décima edición, hemos estado organizándola durante 18 años y queríamos cambiar la ruta, hacer cambios drásticos”, dijo el organizador Ulrich Grill. “En resumen, ¡vamos hasta el Mont Blanc y regresamos!”

Ahora, en vez de ser una carrera de oeste a este por los Alpes, de Salzburgo a Mónaco y el Mediterráneo, la nueva ruta es en realidad un ida y vuelta enorme desde Salzburgo hasta el Mont Blanc y de regreso. Además, los pilotos deben rodear el Mont Blanc. Es la zona con los relieves más altos de los Alpes europeos y será implacable a pie, pero inolvidable en vuelo.

▲ LA RUTA

Con 1238km, los pilotos tendrán que recorrer un promedio de 103km diarios para completar la ruta en el tiempo establecido de doce días

‘Muy impresionado’

Con 1238km, la carrera es 100km más larga que la anterior de 2019 y 400km más larga que la primera edición en 2003. Hay una docena de

balizas en la ruta. Hacia el oeste, varias balizas están en el llano al norte de los Alpes principales, pero la pierna de regreso tiene menos y los pilotos podrán escoger varias rutas durante el regreso hasta la meta en Zell am Zee.

Una vez ahí, en el corazón del mundo del parapente, tendrán que llegar hasta una balsa en el lago, ya sea en vuelo o nadando. A diferencia de las ediciones anteriores en las que los atletas tenían que llegar a la baliza final en Peille donde se detenía el cronómetro y bajar volando hasta la balsa con calma, esta vez el tiempo se detendrá cuando toquen la balsa.

La ruta cambia drásticamente el concepto de la Red Bull X-Alps y fue recibida con emoción por parte de los pilotos que se entrenan para participar en la misma.

El veterano Paul Guschlbauer (AUT1) dijo: “La ruta es genial. Estoy contento con el cambio. Mónaco no era el lugar perfecto para terminar la carrera. Hace calor y es un poco peligroso. Así que el no tener que volar hasta Mónaco la hace un poco más fácil, creo”. Los últimos 50-100km

de la ruta siempre han recibido críticas por llevar a los pilotos por terreno inclemente - cañones serpenteantes llenos de cables sin aterrizajes decentes. Mónaco también es decepcionante para la mayoría de los pilotos - salvo los pocos medios en Peille, no hay mucha bienvenida y la ciudad en general no está interesada en el evento. Los pilotos que llegan a la meta ha dicho lo decepcionante que es.

Traer la carrera de regreso al corazón de los Alpes hará que los pilotos vuelen por la cordillera hasta la meta. En caso de que se permita público, habrá un ambiente verdaderamente deportivo en la meta a medida que los pilotos lleguen en vuelo o a pie.

Con el pie enyesado por un accidente de esquí, Paul dijo que espera estar en forma a tiempo para la carrera. "Es más larga. Me gustan las carreras largas. Siento que me hago más fuerte en el camino. Solo espero mantener la calma".

La novata Yael Margelisch de Suiza dijo que la nueva ruta "rompe un poco la historia" pero le pareció "bastante interesante". Añadió: "Creo que esta ruta me favorece. Es en Suiza y el Mont Blanc, conozco la zona y he volado mucho ahí".

Y Maxime Pinot, el genio francés y segundo en su primera X-Alps en 2019 dijo estar "muy contento" de ver la nueva ruta. "No esperaba tanto, pero se ve prometedora. No hay mucho de Francia en la ruta, así que tendré que volar más en Suiza y Austria".

El sextacampeón Chrigel Maurer dijo estar "muy impresionado" pero que será difícil. "Dependerá del clima si podemos terminar la carrera o no, pero 12 días parece bastante

justo". Dice que las balizas en el llano serán difíciles. "Podemos volar alrededor de muchas de las balizas, pero las balizas en el llano se ven difíciles. Tendremos que trabajar, así que dependerá de las piernas y del cuerpo".

El Mont Blanc será el quid, dijo. "Si el clima es favorable, podremos rodearlo en un día. Pero si llueve, seguramente pasaremos mucho tiempo en esa zona".

En cuanto al tema de si el evento podrá llevarse a cabo o no, Ulrich Grill dijo que están vigilando la situación del Covid y harán todo lo posible para sacar adelante la X-Alps. No tienen una fecha límite para cancelar el evento. **XG**

▼4810M

Paul Guschlbauer se acerca al Mont Blanc durante la carrera de 2019
Foto: Sebastian Marko / zoom.at



independence
● paragliding

30 años
de experiencia en vuelo

fly it your way

www.independence.aero



CLIMA HONZA REJMANEK 'SE FORMARON NUBES POR DEBAJO'



Foto: Matjaz Klemencic

Matjaz Klemencic y sus amigos estaban volando el 30 de enero en Kovk, Eslovenia. De repente, empezaron a formarse nubes por debajo y alrededor de ellos - capturó el momento en la foto. Después, ¡atterrizaron en retroceso!

Matjaz explicó lo que sucedió: "Después de un periodo largo de lluvia, hubo un periodo corto de sol y el viento fuerte que entró en el valle forzó la condensación de la humedad en el aire y generó capas de nubes al borde de la cresta. Duró una hora hasta que la nube empezó a aspirar. Nos tomó por sorpresa".

¿Cuál habrá sido la causa?

Datos de clima

Tal y como dijo Matjaz, el techo que cada vez bajaba más vino acompañado de aire más húmedo que entró repentinamente. Debido a la lluvia el día anterior y, al hecho de que fue una pausa breve dentro de un periodo de clima activo, no es de sorprenderse que haya entrado un montón de aire más húmedo.

Luego de ver los datos históricos de clima de la vecina Ajdovscina, queda claro por qué los pilotos decidieron volar. Se soleó antes

del mediodía y entre la 1 y las 2pm estuvo soleado durante casi una hora. Esta foto fue tomada a las 2:15pm. A pesar de ser invierno, el agua que se evaporó de la superficie húmeda podría haber añadido humedad.

La otra pista del eventual sobredesarrollo y aspiración mencionados por Matjaz proviene del sondeo de las 12 UTC (1pm hora local) a 70km al oeste en Rivolto, Italia. El sondeo de las 12UTC se publica a las 2pm hora local, por lo que no estaba disponible cuando despegaron.

En el sondeo, se muestra una capa de 1350m hasta unos 3500m donde la temperatura aumenta con la altura más rápido que el aire se enfría dentro una nube que asciende. Esto puede verse al compararse la inclinación de la curva de temperatura, el gradiente adiabático, con una adiabática húmeda en el termograma. Las adiabáticas húmedas se inclinan hacia la izquierda como las adiabáticas secas mencionadas en artículos anteriores. Sin embargo, las adiabáticas húmedas no se inclinan hacia la izquierda al mismo ángulo. Esto se debe a que las adiabáticas húmedas representan la velocidad en enfriamiento de una nube que asciende.

La condensación del vapor de agua dentro de una nube que asciende desprende calor latente. Esta es una forma elegante de decir que la misma cantidad de energía necesaria para evaporar agua se libera en forma de calor cuando esa agua se condensa en forma de nube ascendente.

La nube sigue enfriándose a medida que asciende, pero no tan rápido como lo haría una térmica. La parte de un sondeo en el que el gradiente adiabático cae entre la adiabática húmeda y la adiabática seca se llama 'condicionalmente inestable'. La condición es que una porción de aire que asciende hacia la parte inferior de esta capa está muy cerca del punto de rocío o ya formó una nube.

Si el aire que entra a la base de esta capa fuera demasiado seco - una térmica u otra porción de aire ascendente no lo suficientemente húmedo para formar una nube - se ralentizaría eventualmente porque se enfriaría con la altura más rápido que el aire que lo rodea. En cambio, una nube que entre en esta capa se acelerará hacia arriba. En resumen, una capa condicionalmente inestable es inestable para una nube pero estable para una térmica.

Aceleración vertical

Tener arriba una capa condicionalmente inestable de 2000m de espesor significa que las nubes que se formen en la parte inferior de esta capa se acelerarán libremente hacia arriba. Sin embargo, qué tan rápido sucede un sobredesarrollo depende de lo húmeda que sea la capa condicionalmente inestable.

En el sondeo de Rivolto se observa que el aire dentro de esta capa es en realidad bastante seco. Esto explica las pocas horas de sol en Kovk. También da una idea de por qué no se sobredesarrolló inmediatamente en un cúmulo con aspiración.

Cuando los cúmulos empezaron a crecer dentro de la capa más seca y

El meteorólogo Honza Rejmanek es piloto de parapente desde 1993. Ha competido en cinco Red Bull X-Alps y terminó de 3ro en 2009. Vive en California, Estados Unidos. ¿Quieres preguntarle algo? Escríbele a editor@xcmag.com

condicionalmente inestable, se habrían mezclado con el aire más seco a sus alrededores. Al secarse en los bordes, se habían formado inicialmente cúmulos altos pero estrechos que tienden a secarse antes de poder crecer a través de todo el espesor de la capa condicionalmente inestable. Si se inyecta más aire húmedo dentro de esta capa mediante nubes sucesivas, la capa se hará más húmeda y las nubes no se secarán tan rápido. Se harán más anchas, altas y tendrán más tendencia a aspirar.

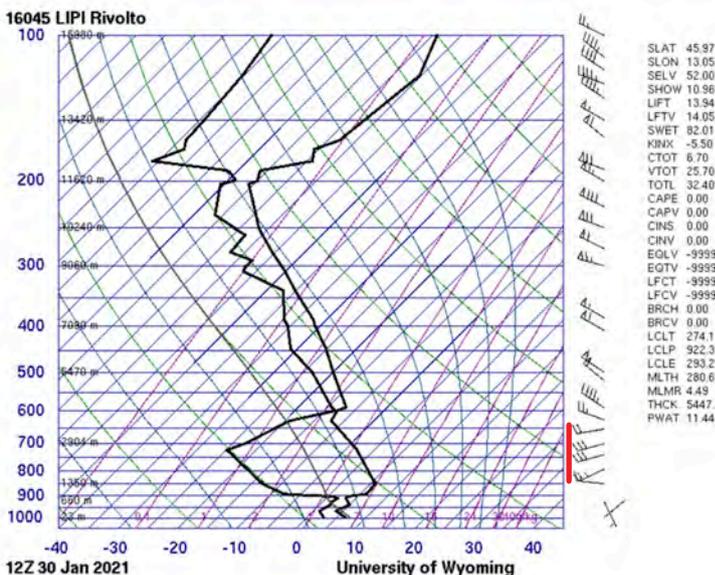
Tal y como se vio, el techo bajó durante el vuelo. Esto significa que entró aire más húmedo o estuvo presente localmente debido a la evaporación. El resultado de esta humedad adicional fue que fue más difícil que las nubes se secaran dentro de la capa condicionalmente estable de 2000m de espesor. Esto permitió que hubiera sobredesarrollo después de las 2pm.

Otra cosa que muestra el sondeo es que había bastante viento en esta capa, 30kts a 2500m. Cuando esta capa se hizo convectivamente activa, el viento fuerte se mezcló debajo de la parte inferior de la misma.

Qué hacer

La moraleja es que, con el perfil de temperatura adecuado, incluso en invierno la atmósfera puede producir una convección fuerte. Si se empiezan a formar nubes debajo de ti, lo mejor es avanzar contra el viento, alejarse del relieve y descender donde haya visibilidad.

También es importante ver hacia qué dirección volar para evitar el relieve. De esta forma, si pierdes visibilidad podrás mantener el rumbo con el GPS o la brújula. Sin embargo, en turbulencia puede ser difícil mantenerlo si no hay visibilidad, incluso con instrumentos. Lo ideal es descender lo más pronto posible para no perder visibilidad. **XC**



▲ LO QUE MOSTRABA EL TERMOGRAMA

La barra a la izquierda de las barbas de viento muestra la profundidad de la capa condicionalmente inestable. El descenso enorme de la temperatura del punto de rocío - la línea negra delgada a la izquierda- dentro de esta capa indica que la capa era bastante seca. Justo por encima de la capa, a casi 4000m había una capa de nubes delgada sobre Rivotto, indicado por el hecho de que las curvas de temperatura de rocío y de temperatura se tocan.



OJO SATELITAL

Una mirada a la Tierra desde lo alto



▲ VISTA DESDE LA ESTACIÓN ESPACIAL

El astronauta Don Pettit creó esta imagen única de larga exposición con fotos que tomó abordo de la Estación Espacial Internacional en abril de 2012. La imagen fue publicada el mes pasado y está compuesta de varias exposiciones de treinta segundos. La estación rota mientras orbita alrededor de la Tierra a 29.000km/h, lo que significa que las estrellas y las luces en la Tierra crean trazas de luz en las fotos de larga exposición. Las fotos se tomaron mientras la estación pasaba por el Caribe, Sudamérica y el Atlántico Sur. El centro de la rotación son los polos de la estación. Las estrellas cerca del centro hacen círculos cerrados cerca del medio de la imagen, mientras que las estrellas más alejadas crean arcos más grandes en los bordes. Los destellos amarillos son luces en la Tierra de noche. Los objetos estáticos como las ciudades, son destellos amarillos pálidos. Las líneas punteadas más delgadas con tonos naranja podrían ser incendios pequeños en Sudamérica. Los rayos aparecen en blanco vivo. Sobre el horizonte, se ve un fenómeno verde-amarillento tenue llamado luminiscencia nocturna.
Imagen: Don Pettit / NASA



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







DESTINO MEDALLÍN

El valle del Cauca en Colombia es con toda razón una meca del parapente y esto se debe a que el viaje por tierra es tan divertido como los kilómetros volados. El fotógrafo Kieran Campbell cayó bajo su encanto



▲ EN EL NORTE

Bernie Nowel en un rincón tranquilo del valle del Cauca, cerca de Apía

◀ ◀ COLOMBIA CLÁSICA

Simon Kirsch acelera durante un día perfecto cerca de Roldanillo

Escribo este artículo mientras mi teléfono me muestra recuerdos de hace un año: cúmulos hermosos; un valle amplio lleno de caña de azúcar; parapentes por todos lados y sonrisas en tierra. El año pasado, tuve la suerte de pasar cinco semanas volando en Valle del Cauca, Colombia, y visité las zonas de vuelo conocidas y algunas joyas escondidas.

Para los que vivan fuera de Colombia, la forma más fácil de llegar al valle del Cauca es volar a Medellín o Cali, dos ciudades que delimitan las zonas de vuelo más conocidas del valle. La distancia entre ellas son unos 400km, Cali al sur y Medellín al norte, y mi plan era volar dos semanas en el conocido extremo sur del valle, para después viajar al norte, ver las zonas de vuelo menos concurridos y lugares turísticos camino a Medellín.

A menos de una hora del aeropuerto de Cali, está Santa Elena, un pueblito donde puedes ver alas dar vueltas por la zona de vuelo de Piedechinche mientras saboreas limonada de coco y metes los pies en la piscina. Cansado por el viaje y sin haber volado casi nada los tres meses anteriores, tuve que recordarme que no había apuro en volar en el más tentador de los cielos. Estará ahí mañana, cuando yo esté fresco, concentrado y en forma para volar. En cambio, exploré las pintorescas calles y tímidamente puse en práctica el poco español que había logrado aprender en Duolingo las semanas anteriores.

La mañana siguiente, subí al despegue a volar por primera vez en Colombia. Algo normal en los despegues del valle del Cauca es pagar una entrada, que está más que justificado por tener césped para



valle, lo hace un paraíso para los triángulos. Las montañas van de norte a sur y permiten hacer una primera pierna sencilla en la mañana para después cruzar el valle y regresar a Rolda.

Todo sería muy sencillo de no ser por la colosal brisa de mar conocida como Pacífico, que cruza las montañas desde el oeste y llega al valle a velocidades de más de 50km/h. El océano Pacífico está a apenas 70km al oeste, detrás de las montañas, y la brisa de mar entra todos los días. Una vez que veas las señales del Pacífico - una capa de foehn que se asoma sobre las montañas o algún humo en el valle que cambia de dirección - es hora de pensar en aterrizar o al menos correr al este y cruzar el valle.

Más al norte, los emblemáticos jeeps rojos salen de la plaza pequeña en Ansermanuevo al pintoresco despegue que ofrece una alternativa relajada a Roldanillo. Ponerse a gusto puede ser menos intimidante que en Roldanillo porque el despegue no se nubla y el relieve es más abierto. Volar lejos puede ser un poco más difícil porque o vuelas alto en las montañas y corres el riesgo de tener que caminar o haces un salto corto a la ladera de enfrente que a veces es ventosa abajo.

Podrías pensar que con tanta gente volando en el valle, no sucedería nada al aterrizar, pero muchas veces cuando volaba bajo lograba escuchar los gritos de los niños que venían a recibirme cuando aterrizaba. A cualquier parte que voy en el mundo, tenemos el privilegio de aterrizar donde la gente es hospitalaria, curiosa y hasta se emociona por vernos y es un placer compartir esta alegría.

Paraíso del parapente

Escondida al final de una carretera larga y serpenteante, me encantó Apía apenas puse un pie

▼ RECEPTIVIDAD DE PRIMERA

Kieran Campbell y Håkan Polanik con un comité de bienvenida emocionado en el valle

prepararse y la pendiente perfecta para correr, además de un aterrizaje fácil de llegar. Fue el lugar perfecto para hacer los primeros vuelos. Pero no es solo un lugar para niños, así que además de hacer idas y vuelta, y triángulos cortos, además de vuelos de restitución suaves a final del día, también hicimos vuelos de tres dígitos hacia el norte que nos llevaron al panal de miel del valle y la zona de vuelo más conocida de Colombia: Roldanillo.

De Roldanillo a Ansermanuevo

Casi no se veía la hierba en el despegue entre la cobija de velas cuando llegamos a Roldanillo durante la segunda parte del viaje. Roldanillo es un pueblo pequeño con acceso a despegues justo sobre el mismo. Por estar del lado oeste del





▲ EN EL SENTIDO DE LAS AGUJAS DEL RELOJ

Volando cerca de Jericó, una de las zonas de vuelo clásicas pero menos visitadas

Las calles tranquilas de la colorida Damasco

Sara Akers comparte la alegría en el aterrizaje

en el pueblo de altura. Respirar el aire fresco de montaña y sentir casi frío era totalmente opuesto al valle pegajoso. A pesar de haber sido la primera parada de nuestra transición de comer kilómetros a turistear, resultó ser genial para hacer distancia libre. Durante un vuelo relajante hacia el sur, pasamos por encima de Ansermanuevo, saludamos a los comekilómetros en Roldanillo cuando cruzamos el valle y seguimos avanzando hasta que estábamos demasiado cansados para volar más lejos. Llegamos a mitad de camino a Piedechinche y compartimos nuestra emoción con otro grupo que había aterrizado, pero a la velocidad correcta es fácil llegar hasta Piedechinche y seguir más lejos.

Nos dirigimos hacia el norte nuevamente y dejamos atrás el valle amplio y plano, pasamos por cañones estrechos y serpenteantes y llegamos a La Pintada. Cambiamos los despegues congestionados y campos interminables de caña de azúcar por un paisaje más acogedor rodeado por todos lados de montañas y ningún piloto.

Camino a Cordoncillo, paramos a beber algo en Damasco, un pueblo colorido con una sola calle que solo necesitaba una planta rodadora para completar la imagen. Del otro lado del valle, vale la pena pasar una noche en el pueblo patrimonio de Jericó colgado del borde de un acantilado con sus edificaciones coloridas y café tostado en el lugar. Después de todo, mucho antes de ser la meca del parapente, era un paraíso cafetero.

Desde Jericó, solo es un salto hasta Medellín, una ciudad montañosa con 2,5 millones de habitantes que es impresionante, turística y con su propia zona de vuelo en San Félix, en las afueras de la ciudad. Vale la pena pasar un par de días y noches aquí o en Cali para poner a prueba tus habilidades de bailar salsa, disfrutar de los restaurantes y de la vida nocturna o hacer una visita guiada nocturna para aprender más del oro, tráfico y derramamiento de sangre que han moldeado este impresionante país. No te arrepentirás de conectarte con el país detrás de la meca del vuelo. ✎



ARAK AIR

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

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

Dubái iluminado

Horacio Llorens y Rafael Goberna viajaron al Oriente Medio en invierno para volar y grabar la fuente más grande del mundo. Ed Ewing averiguó más. Fotografías: Naim Chidiac





▲ CAZANDO DUNAS

Entrenamiento en el desierto cerca de Paramotor Desert Adventure, un centro dedicado al paramotor cerca de Dubái

► CIUDAD PERDIDA

El hotel y complejo hotelero Atlantis de 1500 habitaciones. El proyecto obvio de volar por el portal del hotel todavía no se ha realizado

◀ BAILE ACUÁTICO

Bailando con la fuente más grande del mundo. Para la grabación, los pilotos planificaron y volaron una rutina coreografiada durante seis horas

Fotos: Naim Chidiac / Archivos Red Bull

Horacio Llorens estaba en El Hierro cuando nos conectamos para conversar acerca de su proyecto más reciente para Red Bull, sobrevolar la fuente de La Palma en Dubái. La fuente se inauguró apenas en octubre de 2020 y es oficialmente la más grande del mundo - con certificado de récord mundial Guinness.

Tiene una extensión de más de 1300m² y lanza agua a 105m mientras que las 3000 luces LED pueden programarse para cambiar de color al ritmo de la música que suena por 86 parlantes. Hay espectáculos gratuitos todas las noches.

La fuente está situada en medio de un centro comercial en el extremo de la famosa Palma Jumeirah, la isla artificial en la costa de Dubái. En las cercanías, se encuentra el hotel Atlantis, un complejo hotelero seis estrellas con 1548 habitaciones que, desde el mar, forma un arco gigantesco hacia la ciudad-estado del Oriente Medio.

El Hierro es lo opuesto. “Estoy en El Hierro entrenando”, cuenta, “y el clima es excelente”. El piloto chileno de acro Bicho Carrera “acaba de llegar” y “hay varios pilotos buenos entrenando”. El viento nunca deja de soplar en El Hierro, una de las islas Canarias más pequeñas, y uno de los mejores lugares para entrenar acro en invierno.

“Me encanta”, cuenta Horacio. “Uno se desconecta de verdad. Se está tan lejos de todo y es tan relajado. Hay muy poca gente, solo 8000 personas en toda la isla. Es un lugar muy relajante. También es hermoso”.

De hecho, lo opuesto a Dubái, le digo. Se ríe y dice, “¡Sí, podría decirse!”

El equipo de Red Bull en Dubái pensó en el proyecto hace tres años. En esa época, querían que Horacio volara alrededor de la fuente de Dubái al pie del Burj Khalifa, el edificio más alto del mundo (y en ese entonces la fuente más grande), pero no



se dio. “La idea era hacer un proyecto nocturno con sistema de iluminación LED, pero era demasiado complicado y eventualmente decidimos que tampoco era seguro.

“La nueva fuente era el lugar perfecto porque era un reto, pero seguro al mismo tiempo, en caso de alguna falla de motor o cualquier problema. Así que decidimos hacerlo”.

Aventura en el desierto

Su compañero para el proyecto fue el piloto brasileiro de acrobacia Rafael Goberna. Rafinha, como le dicen, empezó a volar a los doce años y, además de ser un piloto de competencia de acro de alto nivel, ha realizado varias hazañas para la cámara como sobrevolar las Cataratas de Iguazú.

“Rafinha estaba muy motivado”, cuenta Horacio. “Fuimos a Dubái en diciembre. Hicimos algunos vuelos de prueba, revisamos la zona, el viento durante la noche, y nos pareció que era perfecta para el proyecto. Y después, regresamos en enero para realizarlo”.

Antes de la grabación, pasaron dos días en el desierto en Paramotor Desert Adventure, anteriormente Skyhub. La operación se encuentra al lado de Sydive Dubai Desert Dropzone, una zona de salto enorme que atrae a paracaidistas de todo el mundo para entrenar en invierno en condiciones perfectas. “Tenían un mecánico y todo lo que necesitábamos, así que pudimos jugar con los paramotores, instalar las luces LED, probar cosas distintas, etc durante el día. Fue perfecto”.

El equipo en Dubái estuvo encabezado por Alan Gayton, ex ingeniero marino en la Marina Real. Gayton ha organizado innumerables campeonatos mundiales de paracaidismo, fue director de Skydive

LOS PILOTOS



HORACIO LLORENS

Horacio empezó a volar parapente a los 14. Ahora tiene 38 y es pentacampeón de la Copa del Mundo de Acro y piloto Red Bull. En 2012, rompió el récord mundial de infinite tumbling - 568 vueltas sobre las ruinas maya de Takalik ABaj en Guatemala.

Voló motores PAP Tinox Black Edition y Vittorazi Moster 185 Factory-R con una Ozone Freeride 19.



RAFAEL GOBERNA

Rafinha empezó a volar parapente a los 12 años en su Petrópolis natal, en Brasil. Cuando tenía 16, fue a Europa a entrenar acro con Félix Rodríguez y el equipo SAT y ha competido en acro desde entonces. Es piloto Red Bull y voló un Vittorazi Moster 185 y una Ozone Freeride 19. Ambos pilotos usaron hélices de fibra de carbono de Helix.





¡LUMOS! RAMÓN LÓPEZ, EL MAGO DE LA ILUMINACIÓN

Ramon Lopez vuela paramotor desde 1992 y es el director del Festival El Yelmo en España. Es la persona a quien acudir cuando se trata de iluminación con paramotores para exhibiciones. Nos contó más al respecto:

En 2001, fundé una compañía para hacer exhibiciones de paramotor. He trabajado en muchos países, incluyendo los Emiratos, China, Rusia. Varios eventos grandes al año. Una de las exhibiciones más grandes al principio fue volar en la ceremonia de inauguración de los Juegos del Sureste de Asia - 18 pilotos volando en formación con láseres, banderas y pirotecnia sobre el estadio. Desde entonces, creé mi propia empresa. Ya voy por la quinta versión del sistema LED.

Trabajo mucho con el equipo de paramotor del ejército de Qatar. Tienen un equipo de 15 pilotos que vuelan paramotor todo el año y todos vuelan a muy alto nivel. Trabajo con ellos para desarrollar efectos de luces y de pirotecnia para que los usen en sus exhibiciones. Vuelan de noche en los desfiles de sus fiestas patrias.

El sistema de efectos lo controlo desde mi computadora portátil. Es como un tablero de control para luces. Puedo preparar escenas con antelación o trabajar de forma manual, todo dentro de un rango de 10km. Los pilotos llevan un receptor consigo. Para los pilotos es difícil volar y coordinar las luces o pirotecnia - y si está oscuro es más difícil. Es por ello que yo controlo los efectos. Hacemos una coreografía de las luces y los efectos para que concuerden con el movimiento de los parapentes y la música. Los pilotos solo se concentran en volar la rutina y yo me encargo de los efectos.

Para este proyecto, solo volaron con una canción de Adele. Escuché la canción y creé un espectáculo que fuera con ella. La preparé en la computadora y cuando presionaba el botón la reproducía. Entre los efectos principales está una luz hacia la canopia que se fija a la jaula y ilumina hacia arriba. Dura una hora y puede ser de cualquier color. También tengo más luces que se fijan a la jaula y pirotecnia. Te impresionarías. El sistema pesa 4kg, pero estoy trabajando para que pese 2kg.

El sistema viene conmigo incluido. Tengo una versión más sencilla para algunos pilotos, pero el sistema principal necesita cuidado y atención especializada. ¡Vale la pena!

Encuentra a Ramón en Facebook en [facebook.com/rlopezsantiago](https://www.facebook.com/rlopezsantiago)



Dubai y actualmente es director de operaciones de Jetman Dubai, el proyecto pionero de Yves Rossy.

“Alan se encargó del plan de seguridad.

Teníamos dos botes, uno en cada fuente, porque está dividida en una sección este y una oeste.

Dos ambulancias, buzos, teníamos un plan de contingencia enorme. Era esencial para poder obtener el permiso. Debe haber sido el mejor plan de seguridad que he tenido en un proyecto”.

Después del desierto, regresaron a la Palma para prepararse para grabar. “Teníamos dos días y dos noches para grabar el video”, cuenta Horacio. “La primera noche, el primer despegue, cuando todos estaban presentes, con las cámaras en su lugar, las condiciones estaban perfectas, sin viento, clima perfecto, Rafa despegó y todo lo que tenía en la espalda explotó”.

La hélice tocó las luces LED fijadas en la jaula. “Algo no estaba completamente perfecto, solo se había movido un poco y terminó en el agua”.

A pesar de haber trabajado duro para limpiar y reconstruir todo a la 1am, estaba claro que la noche había terminado. “Hubo que decir, muchachos, intentémoslo mañana. No se preocupen”.



El equipo tenía un paramotor de repuesto para Rafinha y pasaron el día siguiente reparando y probando el sistema LED. “Esa noche, salimos a volar pero había mucho viento - al límite de volar en retroceso, muy lento. Y el viento venía directamente del Atlantis, así que estábamos en el rotor.

“Esas dos primeras horas fueron un tanto complicadas, pero nos fuimos al frente del Atlantis a hacer unas tomas, al barlovento. Después de las 2am, el viento empezó a bajar y logramos sobrevolar la fuente”.

Toma nocturna

Los pilotos pasaron seis días hospedados en el Atlantis para el proyecto, y sí, pensaron volar por el arco gigantesco, la ‘entrada’ a Dubái.

“¡Teníamos muchísimas ganas!” dice Horacio entre risas. “Y de hecho lo discutimos y revisamos el espacio. Estuvimos a punto de hacerlo, pero al final decidimos que no porque era un proyecto de Jetman y sigue siéndolo”.

Vince Reffet, uno de los tres Jetman en Dubái falleció en un accidente durante un entrenamiento en noviembre del año pasado, por lo que todos

los proyectos de Jetman estaban parados cuando estuvieron ahí. “Conocía bien a Vince”, cuenta Horacio, “Estuvimos juntos en muchos países. El proyecto Jetman sigue, pero más discreto, pero Fred Fugen, el compañero de vuelo de Vince, sigue con el proyecto en memoria de Vince y como un reto para sí mismo”.

Horacio pone reparos cuando le preguntamos si se dio más información acerca del accidente de Vince. “No lo sé. Creo que lo mantienen muy privado. Era un atleta excelente que se ganó el respeto de otros atletas de diversos deportes”.

A las 2am, el viento empezó a bajar hasta que finalmente estuvo “perfecto”. A partir de entonces, estuvo como un reloj. “Pasamos toda la noche trabajando con todos, para el fotógrafo, el camarógrafo, siempre en contacto por radio, dirigidos. Hicimos muchos vuelos cortos de 20 minutos, fue un buen trabajo en equipo”.

Las fuentes siguen una coreografía y cada chorro puede encenderse y apagarse con un control remoto. “Estudiamos la coreografía para saber cuándo atacar, volar más cerca, más adentro, más alto o bajo. Planificamos una coreografía cuando desconectaron

▲ AGUA EN EL DESIERTO

Los pilotos estaban equipados con luces LED especiales que, cuando grababan, dejaban estelas de luz en el cielo



▲ PROPULSIÓN A CHORRO

Rafinha y Horacio tocan establos sobre la fuente

algunos de los chorros, por lo que pudimos pasar bajo y en medio de la fuente. Pudimos jugar de verdad con el agua y fue bellissimo”.

Añade: “Esa fue la mejor parte, usar la fuente como un slalom de competencia y hacer giros alrededor de la mismá”.

“Siempre fue la misma coreografía, la misma canción. Tienen unas 15 canciones diferentes y las cambian todos los días, pero trabajamos con la misma durante unas seis horas. La memorizamos antes del vuelo, pero cada vez salía mejor en vuelo hasta que logramos acercarnos muchísimo”.

El resultado fue un video de 12 minutos que se lanzó en marzo llamado The Breaking Pointe. El video distribuido por Red Bull le dio la vuelta al mundo y por supuesto, apareció en primera plana en Dubái. “El equipo en Dubái estuvo increíble”, dice Horacio en forma de agradecimiento.

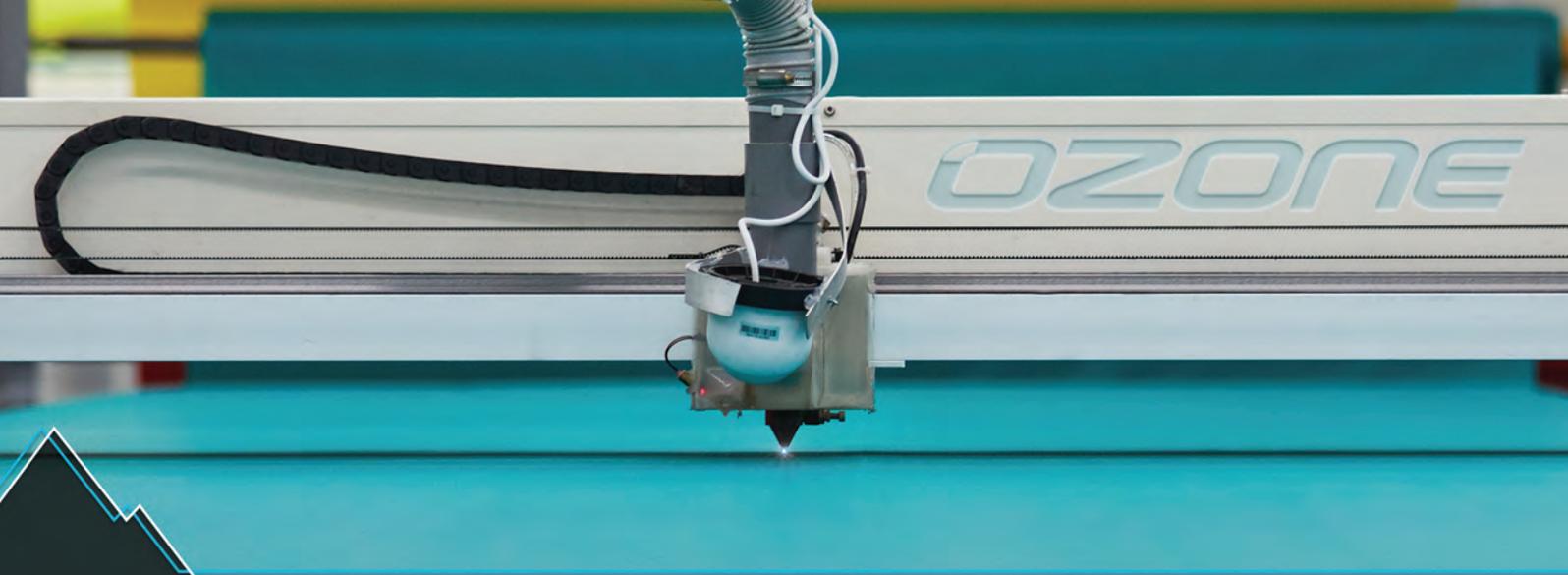
“Los fotógrafos, el equipo de producción, Paramotor Adventure, los ayudantes, Alan Gayton ahora somos grandes amigos. Para ser

sincero, fue difícil, pasamos muchas noches en vela para realizarlo”.

Por supuesto, esas noches fueron más fáciles en el hotel Atlantis seis estrellas. “¡Impresionante!” dice entre risas. “Cada una de estas cosas forma parte del equipo. Puede que nosotros seamos el centro de atención y estemos frente las cámaras, pero hay un equipo detrás de cámara que lo hace posible y se convierte en una especie de familia por un tiempo. De alguna forma, eso lo hace valioso para todos”. 

MIRA EL VIDEO

Ve Breaking Pointe en línea en bit.ly/2NqEuap



¿QUÉ ES EL CORTE POR LÁSER DE UNA SOLA CAPA ?



Casi todas las velas de parapente producidas en el mundo se cortan con láser. Sin embargo, tratando de ahorrar costos, los fabricantes suelen cortar varias velas a la vez, en ocasiones hasta 12 parapentes apilados en un "colchón" de tejido.

En nuestras plantas de producción, donde fabricamos todos nuestros productos desde hace más de 20 años, cortamos vuestras velas de manera individual, en una sola capa.

Este proceso único de corte capa por capa garantiza que cada vela que fabricamos sea idéntica a las especificaciones originales, sin desviaciones entre una vela y otra debidas a la cauterización y distorsión que sufren los bordes cuando se cortan múltiples capas. Cortamos en una sola capa porque incluso una pequeña desviación en el borde de cada panel supone una distorsión significativa en la envergadura total de la vela.

Nuestra vanguardista planta de corte láser probablemente sea la mayor y la más técnicamente avanzada en la industria, y es otro ejemplo de nuestra filosofía de no tomar atajos para fabricar vuestras velas.





BGD BASE 2

Marcus King vuela la nueva B alta de BGD, un ala fácil y perfecta para grandes días

La Base 2 es la tercera encarnación de la B alta de la gama de BGD. Le sigue a la Base original (2015) y a la Punk (2018). BGD volvió al nombre Base porque "Pensamos que Punk era mejor nombre que Base, ¡pero ahora cambiamos de opinión!"

Desde sus primeras dos B altas, el dueño y diseñador de BGD, Bruce Goldsmith, ahora trabaja junto al ingeniero aeronáutico Tom Lolie quien ha estado trabajando en el software de la compañía para modelado de dinámica de fluidos. Además de Bruce y Tom, están los pilotos de prueba Tyr Goldsmith (el hijo de Bruce) y Dav Geronimo, que trabaja en el calado final. La empresa tiene su sede en el sur de Francia.

Primera impresión

A primera vista, la Base 2 parece un Cure bebé, la EN C de BGD. No solo se ve estilizada, sino que la nueva combinación de colores deja de un lado el aspecto Minecraft

y tiene pinceladas y varios diamantes multicolores entrelazados. Como es de esperarse, es colorida pero más elegante.

Su aspecto estilizado se realza más con el alargamiento. Pasó de 5,4 en la Punk a 5,7. También se añadieron tres cajones, para un total de 57. Esto significa que el diseño ahora tiene un cajón central que debería permitir pilotar un poco más con el cuerpo. Según BGD, a pesar de ser más alargada, diseñaron un ala que es más fácil de volar, menos dinámica y con menor alabeo.

Tom Lolie dijo que simularon "cientos de perfiles" en busca de la mejor combinación de "estabilidad y buena flotabilidad, es decir, cómo se desliza por el aire".

Cuando la alcé, la primera impresión es que se siente bastante pesada con respecto a las alas semiligeras que he volado recientemente. Sin embargo, los 5,4kg de la ML son similares a los 5,5kg de la Ozone Rush 5 y los 5,3kg de la Nova Mentor;

▲ NUEVO ASPECTO

Con alargamiento de 5,7, la nueva Base 2 es más estilizada que su predecesora y también tiene nuevo diseño de colores
Foto: Charlie King

mientras que la talla similar de la MacPara Eden 7 pesa unos 4,75kg. Anteriormente, BGD produjo una versión ligera de sus alas EN-B, por lo que si el peso es importante para ti, quizás debas esperar.

Diseño y materiales

Se usó tela de 38g/m² en el extradós y de 40g/m² en el intradós, que se siente sólida después de haber volado todo el invierno con velas de 27g.

El ala tiene un aspecto muy limpio, con muy pocas arrugas. BGD usa su tecnología Chord Cut Billow en el borde de ataque, mientras que se colocaron minicostillas en el borde de fuga. Se usó 'borde de ataque doble' de la Cure - en el que el intradós se dobla sobre él mismo. Esto crea un cajón interno pequeño que se infla con la presión interna y se obtiene un borde de ataque más estable y limpio.

También se usó perfil con nariz de tiburón en el borde de ataque, con dos varillas plásticas para mantener la forma. Además, tiene varillas en el centro de algunos cajones cerca de las puntas para rigidez. Me sorprendió un poco porque pensaba que se usaban normalmente cerca del centro. Bruce explicó que reducen la

deformación de la vela a alta velocidad y "las pruebas demostraron que se necesitaban más solo en esos cajones".

También hay varillas plásticas sobre las conexiones C de los cajones, donde se fijan las diagonales internas. Según BGD, usaron varillas suaves y no requieren métodos de plegado especiales.

Las diagonales internas usan tres dedos y pasan a través de ellas mismas en un diseño complejo que según la marca, permite ahorrar peso y crear un ala más sólida.

A diferencia de otras alas de la misma clase, la mayoría de las líneas inferiores tienen funda y son de colores diferentes, para un manejo más fácil. Solo las líneas principales traseras son sin funda. Las bandas son de cinta delgada, tienen anclajes anchos de colores distintos, poleas Harken y asas de freno acolchadas de colores distintos que se fijan con los imanes unidireccionales de BGD.

Pilotaje con las bandas

Pero la verdadera funcionalidad del nuevo juego de bandas es el sistema de pilotaje B/C con una polea en un bucle de Dyneema pero con una banda adicional que carga con el peso del piloto a velocidad manos libres.

ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice BGD: "¿Estás loco por el vuelo y buscas una compañera de térmicas, laderas y cross country? La Base 2 es una atractiva pretendiente".

Uso: Vuelo de distancia

Nivel del piloto: Intermedio en adelante

Tallas: XS, S, M, ML, L

Superficie plana (m²): 21, 23, 25, 27, 29

PTV (kg): 55-75, 65-85, 75-95, 88-108, 100-125

Peso del ala (kg): 4,5, 4,8, 5,0, 5,4, 5,7

Cajones: 57

Alargamiento: 5,7

Homologación: EN B

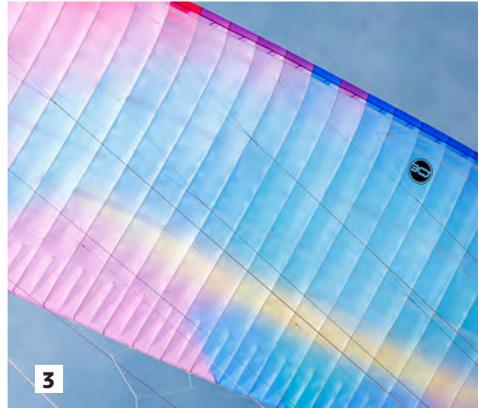
flybgd.com

▼ PARA VOLAR DISTANCIA

Es una de esas alas que cumple con los requisitos de muchos pilotos. Es una B alta fácil de volar, accesible y con lo último en tecnología, incluyendo pilotaje B/C. Es una máquina para volar distancia

Fotos: Charlie King





Bruce me dijo que no es por seguridad: "Queríamos tener un sistema de pilotaje excelente con las C pero, al mismo tiempo, evitar que el piloto se cuelgue directamente de una polea. Las poleas marinas son lo suficientemente fuertes, pero también tienen que ser un mecanismo de cambios en Dyneema que no sea tan dimensionalmente estable. El Dyneema cambia de longitud y los nudos se aprietan y se aflojan. Estar colgado de un solo refuerzo de Kevlar es dimensionalmente estable y queremos mantener esta ventaja.

"La construcción de las bandas sigue teniendo la ventaja de las bandas tradicionales, lo que asegura que el ala se mantenga calada correctamente. La línea de Dyneema solo se usa cuando el piloto acelere o use las C para pilotar, por lo que no afectan el calado del ala".

No tiene un asa en las C, sino que la parte inferior de la banda C está acolchada de forma similar a la Delta 4 de Ozone.

En vuelo

Durante el despegue, el ala sube lenta y establemente sin estancarse. Me recordó a la Rush 5 de Ozone. Es particularmente calmada en condiciones fuertes y rachadas. Cuando llega a la vertical, hay que controlarla muy

poco y se queda tranquila, lista para volar. Al darle cuerpo, te hace despegar rápido.

Perdí peso desde que empecé a correr durante el confinamiento. Mi yo anterior habría estado contento con los 108kg máximo del rango de la Base 2 ML, pero me preocupaba que el pilotaje fuera menos ágil al volar más ligero. No hizo falta preocuparse porque BGD hizo un excelente trabajo con el pilotaje. Mientras que la Punk tenía bastante alabeo, la Base 2 es lo opuesto y quiere girar plano y eficiente. Los frenos durante la primera parte del recorrido son muy precisos y permiten colocar el ala donde quieras.

Con más freno, gira sobre la punta para centrar núcleos estrechos, pero es muy progresivo y no tendrás sorpresas. Los diseñadores usaron un sistema de arizado simétrico y asimétrico para afectar la forma en la que se recoge el borde de fuga. Junto con el trabajo estructural dentro de la vela, le da una sensación muy agradable y suave a los frenos con aumentos de presión precisos. Se nota incluso en el frenado final, en el que hay un poquito más de presión cuando el ala pivota mientras aterrizas.

Vuelo primaveral

Tuvimos condiciones primaverales bastante fuertes durante los vuelos de prueba

tras derretirse la nieve y dejar piedras que lanzaban aire caliente. Todo esto mezclado con bastante viento meteo que venía detrás de la montaña. En este tipo de condiciones, normalmente me gusta estar pesado para poder girar bien dentro del núcleo y evitar la turbulencia en los bordes. Pero a pesar de haber estado en el rango inferior, la Base 2 iba adonde quería. Nunca tuve la impresión de forzarla a entrar en los núcleos sino que mordía y se deslizaba por la térmica sin cabecear. Su habilidad para subir fue obvia ya que pude remontar en días en los que la mayoría estaba atascada en la estabilidad.

Es un ala fácil de volar para su clase. No necesita atención constante y se siente calmada. La información la transmite por los frenos y, al igual que otras buenas alas, se siente que las puntas son una extensión de tus manos, por lo que da una buena idea de lo que hace el aire sin ser nerviosa. El cabeceo está bien controlado sin perder toda la sensibilidad y corta bien la turbulencia. Es el tipo de ala que hace borrosa la línea entre las EN B y las EN C, por darte rendimiento de primera pero con comportamiento menos exigente y agradable en vuelo.

En transición es más de lo mismo: cómoda y nada exigente incluso polea con polea. El sistema de pilotaje B/C da una muy buena



5

sensación, entre la Delta 4 de Ozone y la Fusion de Flow en cuanto a presión, y te dice lo que hace la vela y el aire. A pesar de ser un poco más suave en cuanto a reacciones, te permite tener mucho control. Lo usé de forma natural cuando no estaba girando térmicas y volé feliz por la montaña mientras que controlaba el ala con el sistema, buscaba ascendencias y bajaba la velocidad.

Con el acelerador te sientes conectado. Me recordó a la Delta 4 de Ozone, una C fácil. Creo que la Base 2 será igual de buena para días potentes haciendo distancia porque es relajante y te permite pensar para tomar decisiones. Polea con polea, medí un incremento de unos 14km/h en mi GPS y el ala se seguía sintiendo sólida.

En la promoción de su ala, BGD habla mucho de su estabilidad progresiva, en la que se tiene menos presión las puntas para permitirles colapsar primero. Lo anterior podría hacer que los pilotos piensen que colapsará mucho, pero según mi experiencia, no. Casi no tuve colapsos, sino que se siente fácilmente cualquier pérdida de presión mediante los frenos y podrás reaccionar. No soy piloto de prueba, pero en los colapsos que provoqué, el ala no se sintió agresiva y fue fácil mantener el rumbo con el peso del cuerpo. Las orejas entran fácil y no

aletean. Una vez que las sueltas, salen solas. El pilotaje preciso hace que las barrenas y wingovers sean muy divertidos y permite controlar fácilmente la tasa de descenso y liberar la energía durante la salida.

Veredicto

Si buscas subirte desde una B baja o intermedia, la Base 2 será una opción excelente. No te exigirá demasiado en cuanto a vuelo y al mismo tiempo, podrás sentir su pilotaje preciso. El sistema de pilotaje B/C da la gran parte de la sensación que obtendrás en alas de mayor nivel y podrás acostumbrarte a este método de pilotaje con la confianza de que puedes traducir este conocimiento a medida que avances. Te hallarás rápidamente queriendo usar las bandas traseras de forma natural cuando no gires en térmica.

Si te estás bajando de una clase más alta, la Base 2 te dará mucho control, buen rendimiento, la seguridad pasiva de una EN-B y un comportamiento relajado.

En resumen, es un ala que combina experiencia, lo último en modelado por computadora y un pilotaje logrado meticulosamente que se nota. Estoy seguro que la veremos en las ligas de distancia en línea cuando las cosas se normalicen. **KC**

▲ DETALLES

1. Bandas de colores diferentes con líneas con funda, también de colores diferentes
2. Líneas A retrasadas, nariz de tiburón y corte Chord Cut Billow en el borde de ataque
3. Diseño tres bandas con 57 cajones, más que la B alta anterior de BGD
4. Sistema de pilotaje B/C bien diseñado con una banda adicional que soporta el peso del piloto a velocidad manos arriba. Evita que el piloto cuelgue directamente de una polea
5. En total, la Base 2 es un ala bien equilibrada y emocionante

Fotos: Marcus King



Marcus King

Marcus voló la Base 2 ML (88-108g) en los Alpes del sur de Francia a unos 100kg con un Woody Valley GTO Light, Apco Kitto y Supair Strike.



POS

GIN VANTAGE 3

Lawrie Noctor le agarra la mano a esta ala de paramotor para pilotos principiantes y de todo nivel

Cuando miramos los modelos anteriores de la Vantage, queda claro que Gin ha estado actualizando constantemente el diseño y los materiales para crear la mejor ala posible para el piloto intermedio/EN-B. La Vantage original se lanzó en 2012 y fue pensada para pilotos intermedios que busquen buen rendimiento y pilotaje, así que es interesante ver cómo se desarrolló la versión más reciente.

Para las pruebas con motor, usé la Vantage 3 24m con un Parajet Maverick/Moster. Mi PTV es de 112kg, incluyendo unos seis litros de combustible, para una carga alar de 4,66kg/m². Sin motor, usé mi arnés Woody Valley XR7, para una carga alar de 3,86kg/m².

Construcción

Solo con comparar las cifras de la serie Vantage queda claro que Gin ha hecho hincapié en la mejor configuración para esta ala EN-B de paramotor/parapente. Al ver algunas de las especificaciones más fáciles

de comparar, la Vantage original tenía 5,37 de alargamiento y pesaba 6,2kg. La Vantage 3 ahora tiene un alargamiento más modesto de 5,05 y pesa apenas 5,6kg - 35% menos. Esto es con apenas 12% menos de cajones, por lo que la construcción se refinó. El otro cambio o mejora más obvia es el cambio de cuatro a tres bandas, que se hizo del primer al segundo modelo.

Bandas y líneas

Las bandas se parecen más a las que verás en las alas de vuelo libre: tres hileras principales de líneas; conexión inferior delgada y, sorprendentemente, para un ala ligera, líneas con funda de arriba a abajo, principalmente Liros PPSL.

El sistema de trimmers tiene colores para que sea más fácil ajustar cada lado y fue bastante fácil de usar en vuelo. Los frenos tienen fijadores magnéticos que me parecieron un poco frustrante porque los imanes no son tan fuertes como deberían.

▲ALA LIGERA

La nueva Vantage es la tercera de la serie desde su lanzamiento en 2012. Los avances de diseño y materiales hacen que esta tercera edición sea 35% más ligera que la primera
Foto: Jérôme Maupoint

Además, como la zona de las bandas es preformada era un poco más difícil localizarlos rápidamente en vuelo. No cambia nada para mí, pero sería genial que se corrigiera.

El ala viene con un aro de baja fricción adicional para ajustarse a un rango más amplio de geometrías de paramotor, de alta a baja. Debido a que el ala está dentro de la clase ligera, tiene poleas pequeñas en el acelerador. A pesar de tener sentido desde la perspectiva del peso, personalmente habría preferido ver una polea de mayor diámetro.

Vela

En cuanto a la vela, también vemos varios cambios. El extradós del borde de ataque sigue siendo de la duradera pero más pesada Dominico 30DMF. Sin embargo, el extradós del borde de fuga y el intradós están hechos de la más ligera 20DMF. Es algo que se nota mucho en tierra y durante el despegue, pero ya hablaremos de ello.

El borde de ataque tiene una nariz de tiburón bastante pronunciada con refuerzos plásticos que van del borde de ataque al borde de fuga, cada dos cajones, más o

menos. Me sorprendió porque normalmente este método se ve (varillas plásticas del borde de ataque al de fuga) en alas más avanzadas como en la clase CCC. El borde de ataque no es tan limpio como en otras alas de la misma clase, pero se sintió relativamente eficiente en vuelo.

Despegue

Este tiene que ser el gancho principal de la Vantage 3. El ala despegue muy fácil sin viento y con poco viento y no requiere de técnicas especiales. Incluso si el ala no está extendida de la mejor forma, me pareció que inflaba bien y, debido a la tela ligera, solo requería un mínimo de velocidad para mantenerla inflada en caso de necesitar desenredar las líneas o sacar corbatas.

En despegues con más viento o en colinas, sin motor, hacía falta un poco más de delicadeza y cuidado en tierra debido a la tela ligera. El recorrido de freno permite despegar muy rápido sin la sensación 'floja' que dan algunas alas. Se siente que genera bastante sustentación al principio del rango de velocidades que da esa buena sensación tensa del ala, lo que me dio más confianza.

ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Gin: "La Vantage 3 representa un nuevo concepto de ala de paramotor: ligera pero duradera, fácil pero divertida de volar"

Uso: Vuelos de distancia y vivac

Nivel del piloto: Principiante e intermedio

Superficie plana (m²): 22, 24, 26, 28

PTV parapente (kg): 65-85, 75-100, 85-110, 95-120

PTV paramotor (kg): 85-120, 95-130, 105-145, 115-160

Peso del ala (kg): 4,4, 4,6, 4,8, 5,0

Cajones: 47

Alargamiento: 5,05

Homologación: EN B para el rango de peso de parapente, DGAC para el rango de paramotor gingliders.com/en/paramotoring/

▼TENSA

Las condiciones durante las pruebas fueron de mediodía, con alta presión, inversión... no las más suaves. El ala se sentía siempre tensa e incluso a toda velocidad, no colapsó ni era nerviosa

Foto: Gareth Bird

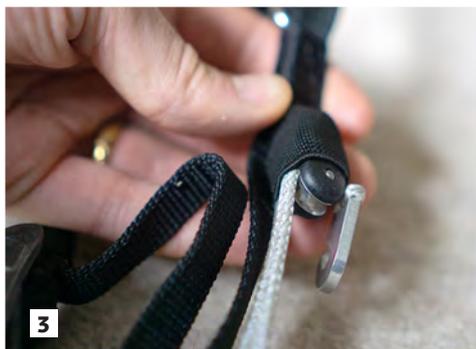




1



2



3



4



5

▲ DETALLES

1. Las bandas se sienten como las de un parapente. Las bandas con funda y de colores diferentes son fáciles de organizar

2. Poleas de cerámica

3. Se usaron poleas pequeñas en el acelerador

4. Fijadores magnéticos en los frenos

5. Recorrido de freno lo suficientemente largo para aterrizar con facilidad

Fotos: Gareth Bird / Lawrie Noctor

En vuelo: paramotor

Apenas salí a volar por primera vez, empecé a sonreír porque el giro y la presión de los frenos era justo como me gusta - juguetones. La presión de los frenos es de mediana a ligera y la configuración de fábrica con el aro de baja fricción superior era perfecta para usarla con mi Parajet Maverick Moster. Durante todas las pruebas de velocidad, las condiciones eran de mediodía, alta presión e inversión, no las más suaves. En todo momento, el ala se sentía tensa e incluso a toda velocidad no colapsó ni era nerviosa.

En cuanto a velocidad, usé el siguiente método para calcular la velocidad. Primero, subía a 300msnm y hacía tres 360 uniformes. De esta forma, XCTrack calculaba la velocidad del viento con precisión. Después volaba entre dos balizas a 2km cuatro veces (a cada ajuste de trimmers) y en cada baliza hacía tres 360 más para actualizar la velocidad del viento. Al analizar, podía calcular el promedio de velocidad para cada

ajuste de los trimmers. A continuación lo más preciso que hallé:

- Trimmers cerrados (manos libres): 38km/h
- Trimmers abiertos: 43km/h
- Trimmers abiertos, 100% acelerador (poleas superpuestas): 48km/h

Comparada con alas similares, es apenas más rápida a la mitad y en el extremo superior. Sin embargo, durante la prueba de velocidad oscilaba siempre en el eje de alabeo. Fue un poco incómodo porque el ala se sentía bastante resistente a los colapsos en turbulencia, pero el alabeo hacía que el vuelo no fuera tan placentero por tener que hacer correcciones.

Las oscilaciones inducidas por el motor son posibles con cualquier ala, y usualmente encontrarás una advertencia en el manual. En el caso de la Vantage 3, Gin explicó que las oscilaciones pueden "ocurrir comúnmente a toda potencia" y las atribuyen a configuraciones de peso, diámetro de la hélice, potencia del motor y posición de los anclajes. "Mientras



mayor sea la potencia y dimensiones de la hélice, mayores serán las oscilaciones", dicen. "La mejor forma de manejarlo es soltar la potencia y dejar de frenar".

Incluso cuando intenté estar lo más quieto y relajado posible, no lograba hacer que dejara de oscilar sin importar la configuración de los trimmers o la potencia.

En vuelo: parapente

Tuve la suerte de volar la Vantage 3 sin motor, con térmicas de +3m/s y viento de 10-15km/h. Ansiaba hacerlo porque el pilotaje general con motor era agradable. Pues no me defraudó: el pilotaje divertido me permitió posicionar el ala en térmicas embravecidas. Durante los cabeceos naturales y provocados, el ala se sentía estable y solo hacía falta frenarla un poco.

En cuanto a planeo, no pude probarla mucho, pero mi primera impresión y comparándola con otras alas de niveles similares, no me sentí en desventaja.

De hecho, en una transición entre dos secciones en la ladera en mi zona de vuelo en condiciones marginales, fue relativamente fácil.

Aterrizaje

Aterrizas sin contratiempos si tienes experiencia y si vuelas poco, tiene suficiente recorrido de freno y velocidad aprovechable para cuidar a los que frenen antes de tiempo.

Veredicto

En general, disfruté volar con la Vantage 3. El pilotaje hace que volar sea divertido e intuitivo manos libres con motor y en térmica sin motor. Lamentablemente, no pude detener las oscilaciones a alta velocidad, por lo que no puedo recomendarla a pilotos que quieran volar distancias largas. Sin embargo, es una buena opción para los que se sientan cómodos volando alas intermedias altas y quieran un ala con buen pilotaje que sea intuitiva y divertida de volar con o sin motor. **EC**

▲ INTUITIVA EN VUELO

La Vantage 3 es buena opción para aquellos pilotos que se sientan cómodos volando en el extremo superior de la clase EN-B y quieran un ala con buen pilotaje que sea intuitiva y divertida de volar

Foto: Jérôme Maupoint



LAWRIE NOCTOR

Lawrie Noctor es piloto de parapente, paramotor y speed flying. Además, es instructor y piloto de competencia en Reino Unido. Voló la Gin Vantage 3 con un paramotor Parajet Maverick/Moster a un PTV de 112kg.

EQUIPOS

BOLSILLOS

Tiene un bolsillo trasero grande con compartimiento para el camelbak y guía para el tubo. Debajo del asiento, tiene un bolsillo para el lastre.

Para completar, tiene dos bolsillos laterales

PANEL DE INSTRUMENTOS

Los instrumentos se fijan con dos ganchos magnéticos y un broche y se coloca en un bolsillo dentro del carenado. Tiene un bolsillo con cierre abajo

ASA DEL PARACAÍDAS GRANDE

Es bueno ver que Apco usó un asa grande y fácil de encontrar.

Las cintas pasan por un canal con cierre hacia los hombros

PROTECCIÓN CON TABLA DE LEXAN

Apco usó una bolsa llena de espuma que da una sensación semirígida al arnés. La tabla de Lexan difumina el impacto

ACELERADOR TRES PELDAÑOS

El Kitto viene con un acelerador de tres peldaños. Las líneas pasan por poleas de buena calidad

SOPORTE CARENADO

La tabla del asiento está sujeta por dos líneas de cada lado (superior e inferior). La longitud se ajusta moviendo los nudos, que puede ser un poco complicado

ARNÉS APCO KITTO

Marcus King prueba el nuevo arnés ligero de Apco para vuelos de distancia

► DETALLES

1. Cierre sencillo con dos hebillas
2. Cierres del carenado con bola y cuerda
3. Comparativo de protecciones: Apco Kitto; Supair Strike 2; Woody Valley GTO Light 2

Fotos: Charlie King

ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Apco: "El Kitto es un arnés carenado ligero sin tabla. Es ligero, pero fiel a la tradición de Apco sin compromisos en durabilidad, seguridad ni comodidad".

Nivel del piloto: Pilotos experimentados

Tallas: S/M, 2,51kg; L/XL, 2,68kg

Homologación: EN/LTF

apcoaviation.com

El Kitto es la nueva adición a la gama de arneses de Apco. Es el más ligero y la talla S/M pesa 2,5kg. Probamos el recién salido L/XL de 2,68kg.

El Kitto es un diseño sin tabla con un asiento tipo hamaca. La hamaca la sostienen cuatro cuerdas, como en el Ozium de Ozone. Las hombreras y cintas de soporte lumbar pueden ajustarse en el aire ya que usan cintas. Según Apco, no debería hacer falta cambiar las líneas sino solo ajustar el soporte lumbar y la longitud del carenado para lograr el ángulo correcto. Me pareció que funcionó y pude ajustar el arnés rápido, aunque los nudos en las líneas del carenado pueden ser difíciles de deshacer.

Una vez ajustado adecuadamente, el carenado se ve liso; de hecho, es parte integral del arnés y no puede cambiarse.

Sentarse

El arnés tiene un sistema combinado de perneras y ventral, así que solo tiene dos hebillas para ajustarse. Son hebillas deslizables y no de suelte rápido, por lo que son un poco más difíciles de usar que otras, pero seguras. La longitud de las perneras es ajustable. El carenado se asegura con dos bolas plásticas de cada lado que pasan a través de bucles de cuerda: muy sencillo y funcionan.

Apco colocó una liga a la tabla de los pies con una bola plástica para fijarla a las trenzas de los zapatos. De esta forma, es fácil meter los pies en el carenado y evita tener que buscarlo desesperadamente con las piernas.

Protección y paracaídas

La protección es un airbag de espuma de 17cm. Es bastante rígida, por lo que le da una

CIERRE CON DOS HEBILLAS

El Kitto tiene un sistema de perneras cosidas a la ventral, por lo que solo hay que cerrar dos hebillas

TELA ELÁSTICA EN EL CARENADO

Carenado hecho con tela muy elástica con revestimiento cortaviento. Los imanes cosidos ayudan a mantenerlo cerrado

sensación sólida al asiento. Del lado exterior del arnés, tiene una placa de Lexan (plástico) para repartir la carga de un impacto.

El paracaídas se encuentra por encima de la protección dentro del bolsillo pequeño del espaldar. Esto no afecta la homologación del arnés, pero al igual que todos los arneses con paracaídas lumbares, significa que aterrizarás sobre el paracaídas, por lo que podría verse como un sacrificio en cuanto a protección

dorsal. Es bueno ver que Apco no adoptó la tendencia de asas pequeñas. En cambio, usaron un asa grande y fácil de encontrar. Sería mejor si el asa estuviera ubicada un poco más abajo porque sentí que estaba más 'bajo la axila' que sobre la cadera; posición ideal según el estudio más reciente de Matt Wilke.

El diseño del bolsillo del paracaídas tiene cierres que van de cada lado y se abren al lanzarse el paracaídas. Apco también usó un cierre para sellar el canal por el que corren las cintas del paracaídas hacia los hombros. Se ve impecable y parece seguro contra una extracción accidental.

Almacenamiento

La configuración es la habitual para un arnés de este tipo: bolsillo dorsal grande y otro para el lastre dentro del carenado delante de la protección. Para vivac, se puede retirar la protección dorsal y reemplazarla por el saco de dormir y una colchoneta.

Panel de instrumentos

El panel opcional Apco Flight Deck Light se fija rápido con dos ganchos magnéticos y un broche. Descansa en un bolsillo dentro de la parte superior del carenado, por lo que está bien integrado. Un buen detalle es la cuerda que se fija a un mosquetón, en caso de que se suelten los ganchos.

Además del panel de Velcro con amarres, hay un bolsillo con cierre por debajo, pero tiene guía para los cables. En vuelo, los instrumentos están en buena posición y no se mueven.

En vuelo

Después de haber volado arneses tipo hamaca desde la Impress 3, me sentí a gusto inmediatamente. Es como una evolución de ese estilo. Sí se siente un poco más firme que otros con su protección de airbag con espuma, pero no más que la Woody Valley

GTO Light. No tiene rigidez adicional en los laterales como en la GTO Light, por lo que se siente más como una hamaca clásica. También se siente más estrecha que la GTO con su protección convencional. El airbag con espuma es unos 6cm más delgado y tiene esquinas redondeadas, comparadas con las cuadradas de la Woody Valley.

Durante un par de vuelos locales de dos horas, me pareció cómoda desde que despegué. Mido 1,93m, soy alto, pero todavía podía ajustarse. La rigidez de la protección no genera ningún doblez obvio en la hamaca y me sentí bien soportado. Se siente menos estable que el GTO, parecido a lo que recuerdo del Impress 3 de Advance. Imagino que los pilotos que vuelan el Ozium se sentirán cómodos con su geometría similar. Se siente menos preciso que un arnés con tabla y se siente más el alabeo que en un arnés tipo hamaca. El revestimiento cortaviento funciona muy bien, incluso en invierno con pantalones ligeros.

El acelerador funciona bien y es fácil de usar. No sentí ninguna presión adicional en la parte baja de la espalda cuando pisaba el acelerador y lo usé durante periodos largos por la ladera local. Lo único que podrían mejorar es fijarlo más arriba en los lados de la tabla de los pies en vez de la parte inferior para levantar un poco el fondo del carenado.

En tierra, lo compacto que es plegado es una ventaja.

Veredicto

Si buscas un arnés ligero pero no quieres perder durabilidad, parece buena opción. Es más ligero y sencillo que el GTO Light o el Gin Genie X-Alps, pero con materiales robustos. Existen similitudes obvias con otros arneses, pero Apco creó un arnés cómodo y con buenos acabados que debería ser del agrado de muchos pilotos. 





TABLETA ANDROID AIR³

Robusta, grande y vistosa. Marcus King probó esta tableta con XTrack Pro

Muchos pilotos usan teléfonos o tabletas vinculadas a un vario externo. Tienen la ventaja de poder utilizar el software de tu preferencia y una pantalla a color que permite navegar más fácil. Pero, ¿y si quieres una máquina todo en uno con las ventajas de una tableta pero que solo la enciendas y listo? Presentamos la Air³ ("Aire al cubo").

Primera impresión

Lo primero que noté fue el peso. Es bastante robusta con 660g. También es bastante grande: 21x13cm y 2,5cm de grosor. Ese grosor se explica en parte a la batería enorme de 10.000mAh (un iPhone 11 tiene una batería de 3.110mAh).

Sin embargo, la parte delantera es prácticamente pantalla en su totalidad. Tiene una pantalla capacitiva táctil de siete pulgadas, por lo que necesitarás guantes

compatibles con pantallas táctiles o un stylus.

Nos enviaron la Air³ 7,2, que tiene una pantalla de 1.000 nits (unidad de luminosidad). Nuevamente, la pantalla de un iPhone 11 tiene 625 nits.

Los botones de encendido, volumen, cámara y SOS se encuentran en los bordes. La entrada de corriente e intercambio de datos se realiza mediante un puerto USB-C cubierto. También tiene entradas para un módulo SIM para enviar y recibir llamadas y mensajes y una tarjeta microSD para aumentar el almacenamiento. El almacenamiento interno ya es enorme con 128GB y 6GB de RAM. La unidad usa Android 8.1 que quizás ya es un poco viejo (el Android 12 se lanzó en febrero) y algunas aplicaciones pueden necesitar una versión más reciente, pero todas las aplicaciones que probamos funcionaron bien.

► DETALLES

1. Conector USB-C sellado para cargar y transferir datos
2. Botones físicos que pueden asignarse a funciones XTrack. Ranuras SIM y MicroSD cubiertas
3. Bases opcionales para chasis de paramotor y paneles de instrumentos

Fotos: Marcus King

Unidad robusta

A primera vista, se parece a otras tabletas robustas que encontrarás en línea a menor precio. Bertrand Fontaine, de la marca, nos dijo que decidieron no desarrollar su propia carcasa y usaron una fácil de encontrar. "Es muy robusta y no tenía sentido rediseñar una", dijo.

Entonces, ¿cuáles son las diferencias entre la Air³ y otras tabletas parecidas? "La diferencia principal es el sensor de presión", explicó. "La mayoría solo tiene GPS. Escogimos un sensor de alta gama que, junto a un procesador rápido, da información precisa al piloto".

"Además, el sistema está muy integrado con XCTrack. Los desarrolladores de XCTrack prueban el código en nuestra unidad. También creamos un firmware personalizado y una aplicación, Air³ Manager, para mejorar la integración y su facilidad de uso". Es esa tecnología hecha a la medida que pagas.

Cuando lo enciendes, se inicia Android y te lleva directo a XCTrack Pro. Viene con una licencia del software de por vida. Es como cualquier otro instrumento, te lleva directamente al modo vuelo.

La Air³ viene configurada con perfiles listos para principiantes, pilotos de competencia y de paramotor. Una base especializada permite fijar la unidad al chasis del paramotor y se pueden usar aplicaciones especializadas en lugar de XCTrack.

Rastreo en vivo

XCTrack, disponible en Google Play Store, fue creado por el equipo detrás del XContest. Es una aplicación con muchas funciones que permite navegar espacios aéreos y mangas, así como un asistente en térmica y datos generales de vuelo. La versión Pro que trae el Air³ tiene más funciones.

Algo importante es el rastreo en vivo. Usa el sistema de rastreo en vivo de XContest (xcontest.org/beta/live) y envía tu posición a sus servidores cada 60 segundos. Desde el instrumento, puedes elegir seguir otros pilotos que aparecerán en el mapa. También es posible enviar mensajes a los pilotos con el sistema.

Si necesitas usar otra plataforma de rastreo como Livetrack24 o SkyLines, tendrás que abrir otra aplicación. Logré usar las aplicaciones de XCGuide y SkyLine, pero desde luego, es otra cosa más que pensar en el despegue. También puedes usar la aplicación de radar de Open Glider Network (OGN), nuevamente en paralelo, para tener información de Flarm que puede mostrarse sobre los mapas de XCTrack. Para ello, tendrás que volar en una zona con estaciones OGN en tierra para ver el tráfico cercano equipado con Flarm únicamente. Actualmente, la transmisión de Flarm no está disponible, aunque sí se puede enviar la posición al OGN por internet.

Sonidos y otros

La versión Pro también permite personalizar el sonido del vario. Para ser sincero, me pareció que el perfil de sonido de fábrica del Air³ es demasiado alborotado, aunque el perfil predeterminado de XCTrack es un poco más calmado. Es fácil ajustarlo a tu preferencia con una interfaz gráfica y un método fácil para probar el sonido.

Entre otros detalles está la cámara delantera para escanear códigos QR, para no tener que quitarlo del portainstrumentos; datos de radar de lluvia y otros widgets más. El widget de control permite cambiar el brillo de la pantalla desde XCTrack: perfecto para optimizar la duración de la batería. Una última ventaja es poder configurar una

página web como una de las pantallas del XCTrack. Esto permitiría, por ejemplo, tener un mapa en línea con información de viento como SporAIR con lecturas actualizadas - útil para volar en zonas con brisas de valle fuertes.

La tableta

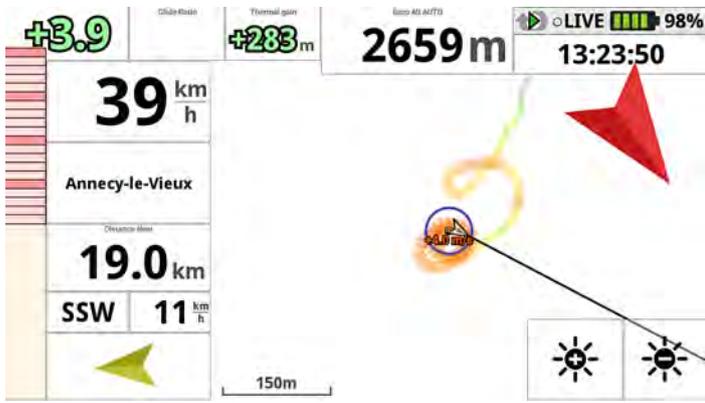
Debo decir que era un poco escéptico en cuanto a tabletas se refiere, pero la Air³ me sorprendió de buena manera. Ayuda que sea tan fácil de usar. A pesar de todas las opciones de personalización, se puede simplemente encenderla y salir a volar. Por ser una tableta, enviar mangas y otras cosas es pan comido y puedes usar Google Drive para transferir mangas que hayas planificado en línea o incluso planificarlas directamente en el dispositivo. Air³ tiene su propio software de planificación en línea, pero puedes usar otros.

El espacio aéreo también se actualiza automáticamente con el sistema de XContest y te advertirá de NOTAMs en tu zona. El vario es agradable y sensible y una vez que reduce el sonido para térmicas fuertes, fue excelente volar con ella. El indicador de ascendencia suave no da tanta información como otros pero, en general, puede usar la información para subir de forma eficiente.

La pantalla se ve bien y puede reducir el brillo un poco. Bertrand dice que con la base especial se puede colocar la pantalla al ángulo perfecto para que se vea mejor. También ayuda la configuración del XCTrack en cada perfil, con información importante en negro sobre fondo blanco separadas del mapa que el ojo/cerebro identifican fácilmente. Para navegar, se muestra sobre el mapa información de forma fácil con detalles agradables como indicador de planeo que



EQUIPOS



▲ ENCUENTRA ESE NÚCLEO

La pantalla del asistente en térmica es clara y fácil de entender

muestra dónde podrías aterrizar. La navegación en las mangas es igual de fácil con páginas que cambian automáticamente, como es de esperarse en un instrumento de alta gama.

A pesar de no haber hecho vuelos muy largos, hice varios de unas tres horas y aterricé con más de 50% de batería. Todo esto volando con el brillo al máximo, con aplicaciones de rastreo abiertas y la tableta vinculada al teléfono para tener datos móviles. Si esperas volar 8-10, podrías bajar la intensidad de la pantalla un poco o usar una batería adicional.

Una vez aterrizado, el vínculo con XContest sigue y puedes configurar el instrumento para cargar automáticamente el vuelo

a la liga en línea. Claro, puedes descargar el archivo IGC en caso de necesitarlo para otras ligas. Con una tarjeta SIM o vinculado al teléfono, puedes hacerlo apenas aterrizas.

Veredicto

Si eres un piloto al que le gustan las funciones y la pantalla de una tableta, pero quieres la facilidad de uso de un instrumento de vuelo especializado, la Air3 podría ser para ti. Viene configurada y lista para usar y es fácil de usar en vuelo. Además, el sistema operativo abierto Android la hace flexible y permite usar aplicaciones especializadas si las necesitas o para entretenerte mientras esperas la recogida. **KC**

UN VISTAZO

Qué es: tableta robusta especializada Android con XCTrack

Sistema operativo: Android 8.1

Aplicación de vuelo incluida: XCTrack Pro (licencia de por vida)

Pantalla: 7" IPS HD, 1000 nits

Procesador: ARM Deca Core 2.4Ghz

Capacidad: 6GB RAM / 128GB + ranura para tarjeta microSD

Dimensiones (mm): 202 x 138 x 22

Peso: 660g

Batería: 10,000mAh (entre 7 y 15h de duración)

Precio: €540 + IVA

fly-air3.com

ICARO2000





ENCUENTRA TU PRÓXIMA ALA
EN SKYADS.AERO

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€

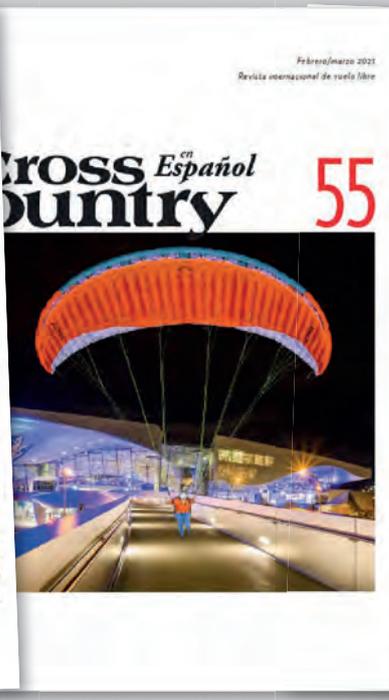
info@skyrunner.ru

SKYRUNNER



QUALITY · EXCELENCE · SIMPLICITY

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



¿Necesitas más inspiración?
Encuéntrala en nuestros números anteriores
xcspanol.com



Cross *en Español*
Country