

Octubre 2021

Revista internacional de vuelo libre

Cross *en* Español Country

62



NUESTRA PASIÓN, DESDE 1998

En los tiempos del nacimiento de Gin Gliders en 1998, el fundador y diseñador jefe Gin Seok Song ya era uno de los diseñadores de parapentes y pilotos de competición más experimentados del mundo, habiendo diseñado y volado algunas de las alas de competición más exitosas de esa época.

Inspirado por un grupo internacional de ingenieros, pilotos de competición y amigos, Gin decidió perseguir su visión personal de una marca de parapentes que pone la innovación, la artesanía y la excelencia en ingeniería como piedra angular. Sin tener que dar ya respuesta a contadores ni a los indicadores de marketing. Años más tarde, Gin sigue siendo el único diseñador de los primeros años todavía activo en la competición de alto nivel.

El Boomerang anunció su llegada a la escena cuando Louise Crandal voló un prototipo hasta la victoria en los campeonatos argentinos de 1998, superando a un fuerte grupo de hombres en el proceso. El Boomerang dominó las competiciones durante más de una década, con innumerables títulos internacionales y nacionales, y el desarrollo continúa hasta el día de hoy.



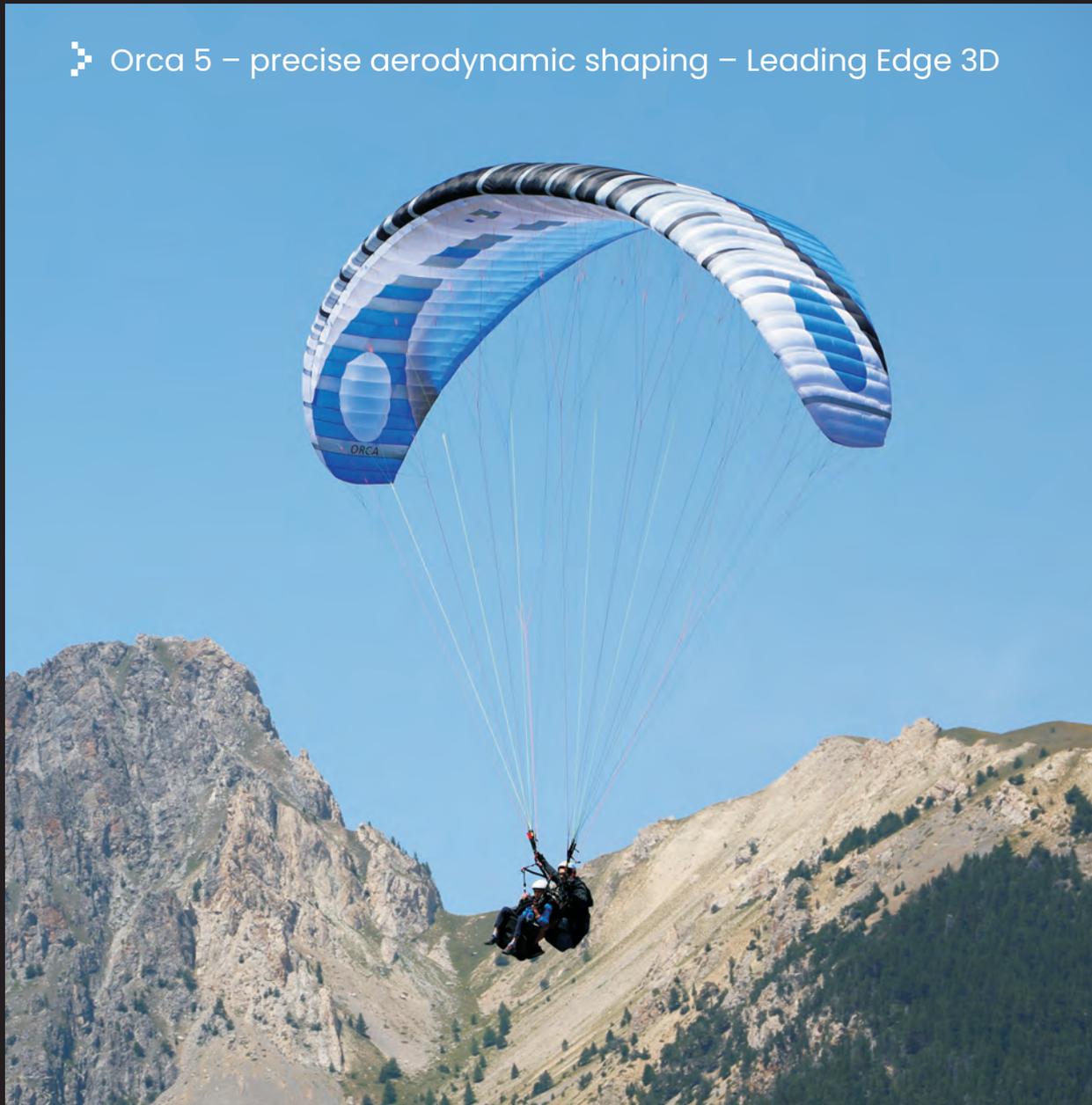
RUSH SIX

La Rush 6 ofrece el mayor planeo y las mejores prestaciones para volar distancia en la categoría EN B. Derivada directamente de la Delta 4, comparte detalles de desarrollo y rendimiento con la Enzo y la Zeno, y sus prestaciones asombrarán a quien la pruebe. Te invitamos a ponerte en contacto hoy mismo con tu distribuidor local de Ozone para que reserves un vuelo de prueba.

- Desarrollada directamente desde la Delta 4
- Máximo planeo en esta categoría, sin duda alguna
- Increíblemente estable en turbulencia y aire movido
- Sube aún mejor y tiene menor tasa de caída mínima
 - Características de despegue mejoradas
- Pilotaje ACR (Active Control Riser), como la Delta
- Geometría de sustentaje híbrida, en 3/2 bandas



➤ Orca 5 – precise aerodynamic shaping – Leading Edge 3D



The **LE3D** uses a system of additional cuts on the top surface of the leading edge along the wing chord. The upper surface of each cell in these areas consists now of three elements instead of one. Additional cuts minimize fabric wrinkling and more accurately reflect the designed shape of the aerodynamic profile in the crucial zones, where most lift is generated. At the same time drag is minimised; all in all the glide ratio of the wing is improved.



LE3D

62 OCTUBRE 2021 INDICE

► **MUCHO EN JUEGO**
François Ragolski roza el establo a 5500m en el Ladyfinger (6000m), Pakistán, Junio 2021

▼ **MIRA E INCLÍNATE**
En la Superfinal 2021
Foto: Andy Busslinger



18

Al desnudo

‘Me encantan las compes de paramontañismo.’
Claire Garnesson responde

22

Cuidado con la actitud

‘No me sucederá a mí’. Phil Clark explica cinco actitudes peligrosas de la aviación

28

Clima extremo

¿Qué tienen en común las inundaciones e incendios forestales de este año?

30

Arnés a la vista

¿Un submarino volador? Parece una locura y no es amarillo

34

Proyecto 8.000m

François Ragolski y Antoine Girard revelan lo que hicieron el año pasado

48

Superfinal 2021

La Superfinal fue algo de otro mundo. Martin Scheel y Andy Busslinger comparten sus mejores imágenes

54

Bahía Loreto

‘He ido a Loreto desde que tengo diez años.’ Jeff Hamann vuelve a ser libre en Baja California

60

Ozone Rush 6

La saga de la Rush continúa. Marcus King vuela esta nueva EN-B ‘Delta bebé’



▲ **DESTINO BROAD PEAK**
 Desde la cabina de Antoine Girard, el piloto francés, se ve el glaciar de Baltoro y el río de la montaña Broad Peak, la montaña más prominente adelante.
 Foto: Antoine Girard

LLEGA DONDE SEA

¿ Te imaginas estar 300m sobre una montaña de 8000m en parapente? Solo de pensarlo, se me acelera el corazón. Si te equivocas, terminarás entre picos que van hasta la meseta tibetana.

Saber la seriedad de la situación y por ser pilotos, podríamos entender por qué Antoine Girard dijo que “no pensó en nada”, que fue “un momento perfecto” y que “solo voló” cuando llegó a 8407m en el Karakórum en julio. Cuando las cosas se ponen serias, generalmente nos concentramos “solo en volar” - no en disfrutarlo, ni en gritar de alegría, ni en ver el paisaje. Solo volamos. Podrás tener diez horas de vuelo o miles, pero sabrás lo que significa y la concentración que requiere.

Han pasado 30 años desde que se voló en parapente por primera vez en el Karakórum.

(Jean-Marc Boivin, el primer piloto en volar desde el Everest en 1988 voló en ala delta desde el lomo del K2 a 7600m en 1979, un verdadero pionero). Desde entonces, los pilotos han ampliado los límites de lo posible.

En 2008, Brad Sander mostró lo que era posible con un vuelo de 224km desde Booni hasta Hunza. Dijo que ansiaba ver el día que “un equipo de pilotos experimentados viniera a volar grandes rutas”. La mayoría nunca lo hará porque es demasiado peligroso y complicado.

Pero este año, un equipo lo logró y dedicamos buena parte de este número a contar lo que hicieron Antoine Girard, François Ragolski y sus compañeros. ¡Disfruta de su historia y de este número!

Ed Ewing, editor

Cross Country

In the core since 1988

Editor: Ed Ewing

Editor asociado, diseñador: Marcus King

Editora de noticias: Charlie King

Traducción: Joanna Di Grígoli

Colaboradores: Bruce Goldsmith, Jeff Goin,

Honza Rejmanek, Gavin McClurg

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.



**WE SHARE
THE *Passion*
OF FLYING**
IN A LIGHT WAY



FOR YOUR DISTANT GOALS
VISION
(LTF/EN B)



FOR YOUR SECURE MOMENTS OF HAPPINESS
ANNAPURNA
(LTF/EN A)



FOR YOUR EASY WAY UP
OBSESSION 5
(LTF/EN B)

www.u-turn.de



SAFE FUN





Ganándole al tráfico en paramotor
en la llanura alemana
Foto: Adi Geisegger



Magia de verano.
Schilthorn, Suiza
Foto: Jérôme Maupoint



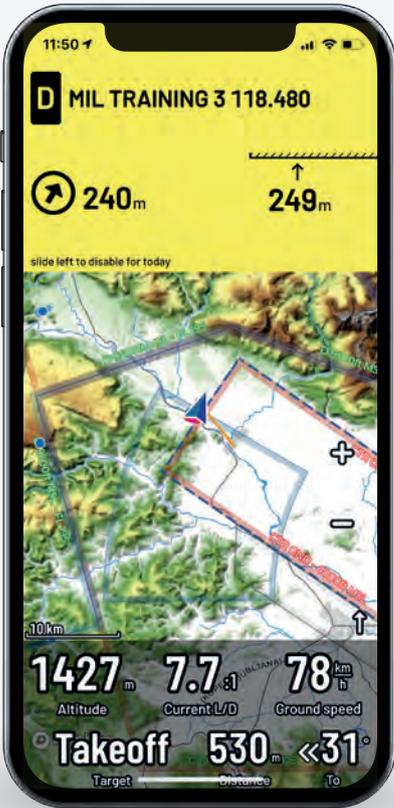


www.SeeYou.Cloud

Navigation App | Logbook

XC Planner | Learning & Sharing

Weather integrations | My Devices



Install the [free navigation app](#)
SeeYou Navigator

Unlock [premium features](#)
with SeeYou Subscription



www.naviter.com

ATMUS 3

La Atmus 3 es la nueva EN-B de Sol y reemplaza a la Atmus 2. Según Sol, es más estable, tiene mejor planeo que la 2 y es más fácil que volar. Tiene 55 celdas y 5,38 de alargamiento contra las 47 celdas y 5,23 de alargamiento de su predecesora, que junto con un 12% menos de líneas, explica el aumento en rendimiento. Está pensada para pilotos intermedios que busquen buen rendimiento con seguridad pasiva y ahora tiene pilotaje con las bandas traseras. Estará disponible en siete tallas, de la XXS a la XXL. Actualmente, están homologadas EN-B las tallas S a la XL. [XC solparagliders.com.br](#)



BASE 2 LITE

La versión ligera de la Base 2, la EN-B de BGD está lista en tallas XS a la ML. Es entre 1kg a 1,3kg más ligera que la Base 2 convencional, según la talla, y la XS pesa apenas 3,5kg. Lo poco exigente que es para ser B de alto rendimiento la hace relajante de volar y es ideal para el vuelo vivac, paramontañismo o para el que prefiera un equipo ligero. Está hecha de Porcher Skytex 27 con 32 en el borde de ataque y líneas finas y uniones suaves de serie. Las bandas de cintas de Dyneema y Kevlar tienen pilotaje con las C y son ligeras, fáciles de manipular y resistentes al estiramiento. [XC flybgd.com](#)

DUDEK ORCA 5

El nuevo biplaza de Dudek es su primera ala con tecnología con borde de ataque 3D o LE3D (por sus siglas en inglés). Varios cortes en el extradós del borde de ataque a lo largo de la cuerda dividen cada celda en tres para una forma más suave y menos arrugada. El Orca de 41m² está homologado EN-B para vuelo libre con cargas de 120-220kg y también puede despegarse con triciclo o a pie con paramotor (homologación DGAC en proceso). Despega y aterriza fácil, tiene pilotaje preciso y planeo parecido al de un monoplaza. Las cornamuzas de las bandas permiten bloquear las orejas. [XC dudek.eu](#)



MIRAGE 2 RS

“Rango más amplio y mejor rendimiento” eran algunas de las metas de Swing para su nueva ala de speedflying. La Mirage 2 RS puede despegarse a pie o con esquís y estará disponible en varias tallas para pilotos principiantes y profesionales. Es más rápida, tiene mejor planeo y puede volarse en pendientes más empinadas. El sistema RAST y las varillas de nitinol en el borde de ataque aseguran estabilidad a cualquier ángulo de ataque. El nuevo perfil y calado permiten hacer mejores rasantes y con las líneas cortas y el “calado de los frenos inspirados en Valentin Delluc”, los toneles son más fáciles de controlar. [✎ swing.de](#)



STRING V3

Neo lanzó hace unos meses la tercera encarnación de su arnés superligero. Está hecho para caminatas, paralpinismo y viajes y es compacto, ligero y cómodo. “Se te olvidará que lo llevas”, dice Neo. Viene en tres tallas y la más pequeña pesa apenas 230g, la más grande pesa 250g. Todas las tallas están homologadas hasta 120kg. El arnés está hecho de la tela duradera Dyneema antidesgarre y cintas HMPE y cabe doblada dentro de una bolsa para transportarla fácilmente. Incluye mosquetones AustriAlpin Rocket con cierre automático y es compatible con la protección String Airbag. [✎ flyneo.com](#)

AIRTREK²

El arnés reversible Airtrek² de la compañía pirenaica Nervures está diseñado para uso diario. El airbag tiene varillas de nitinol que lo preinflan antes de despegar y tiene un bolsillo integrado para el paracaídas con cintas hacia las hombreras. Incluye el acelerador ultraligero de Nervures y es ligero y rápido gracias a las nuevas poleas de rodamiento. Según Nervures, el arnés es bastante estable pero se puede usar el peso del cuerpo y es adecuado para pilotos de todo nivel. La mochila tiene una capacidad de 85l y está disponible en tallas S, M y L y la talla M pesa 2920g. [✎ nervures.com](#)



The logo for MAC PARA, featuring a stylized red wing shape above the brand name in a bold, red, sans-serif font.



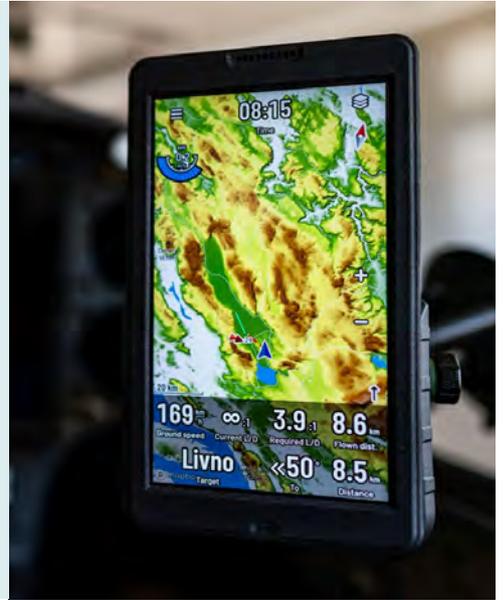
MUSE⁵

Think. Feel. Fly.



OUDIE N

El nuevo Oudie N estará disponible pronto. Tiene una pantalla grande de 5,5 pulgadas (14cm) legible bajo la luz del sol, de alta resolución (1920 x 1080) a color y una batería de 16.000mAh que puede alimentar la pantalla a brillo máximo durante más de 15 horas y recargar el teléfono cuando aterrices. Viene con SeeYou Navigator instalado de fábrica y tiene conexión por WiFi, Bluetooth LE y 4G/LTE. Puedes ingresar y seguir mangas de distancia o de competencia y descargar mapas para usarlos sin conexión. La carcasa mide 150 x 86 x 24mm y pesa 430g. Fanet+ opcional. naviter.com



NUEVA BIBLIA

Esta nueva edición de la 'biblia del vuelo térmico' de Burkhard Martens ha sido revisada y actualizada exhaustivamente y está llena de consejos y consejos de cómo girar térmicas de forma eficiente. Es para pilotos de todo nivel, desde principiantes hasta expertos, porque cuando se trata de vuelo libre "no paramos de aprender". Cientos de fotos e ilustraciones le dan vida a conceptos técnicos para que sean fáciles de entender. Utiliza enormemente las experiencias de Burkhard y sus consejos prácticos están ilustrados con cientos de ejemplos. ¡Es un clásico modernizado! bit.ly/2W6e5Tq

XC BUDDY

XC Buddy es una herramienta de análisis en línea que permite a los pilotos más técnicos analizar y comparar trazas de vuelo. Genera estadísticas que representa en gráficos de rendimiento en planeo y en térmica. Coteja datos de varias trazas con la misma ala para generar curvas polares e información de velocidad de vuelo, o puedes comparar vuelos de pilotos y alas diferentes el mismo día. ¡Es el paraíso de los analistas! Es un servicio pago, pero puede usarse un periodo de prueba. Los planes empiezan en £10 y funciona con un sistema de puntos (una polar de planeo cuesta más puntos que un análisis de vuelo). xc-buddy.com



Pure Joy



ALFAPILOT CS

La tableta CS de Alfapilot tiene una pantalla a color de alta resolución legible bajo la luz del sol (1280 x 720). Usa una versión a color de Seri Fly y con Android 9 también puedes usar otras aplicaciones como XCsoar y XCTrack. La batería dura unas 15 horas con brillo automático activado. Es una unidad grande y robusta de 202 x 138 x 22mm y 675g. La pantalla de 7" (17,8cm) tiene 1000 nits de brillo máximo. Tiene Fanet integrado y una función de conversión de texto a voz para las alertas (escribe el mensaje y te lo leerá).  alfapilot.com



SOL FLEXUS 2

La Flexus 2 es un ala réflex de paramotor de escuela hasta nivel intermedio. A pesar de ser segura y cómoda de volar, también tiene bastante rendimiento y más velocidad máxima que la One. Está diseñada para aprender fácil y según Sol, es sencillo despegar y aterrizar, mientras que las pocas líneas que tiene son fáciles de manipular y organizar antes de despegar. Tiene un sistema de pilotaje con las puntas y bandas con trimmers eficientes. Está disponible en siete tallas, desde la XXS (homologada DGAC para 50-80kg) hasta la XXL (140-170kg).  solparagliders.com.br



THE
freestyle
LEGEND


MORPHEUS ^{NG}
LTF/EN D

PLAY WITH STYLE
& FREE YOUR MIND

The Freestyler and Acro-Trainer offers easily accessible dynamics. The **MORPHEUS Next Generation** is the world's first infinity tumble capable certified paraglider (LTF/EN D). It pays homage to the Acro History of U-Turn with the insights of the next generation of development.

www.u-turn.de





AL DESNUDO CLAIRE GARNESSON

Crecí en el sur de Francia. Me fui debido a los estudios y después regresé ¡porque es el mejor lugar del mundo! Hay mar, montaña, todo. Estudié tratamiento de aguas y trabajo en microbiología mitad del año y vuelo la otra mitad.

Aprendí a volar por casualidad. La universidad de Limoges tenía parapente como deporte. En vez de una semana de curso, hice dos años de vuelo o carreteo una vez a la semana. Hay un instructor que te sigue durante mucho tiempo; es una forma segura de aprender.

Cuando empecé en 2013, quería hacer acro, pero después vine a Gourdon y todos los chicos volaban distancia, así que quise hacer lo mismo. Quizás algún día haga acro, pero aquí no es el mejor lugar para ello.

Mi primera ala fue una Apco Karma Sport vieja. Era demasiado grande para mí, pero hice bastantes caminatas con ella, fue genial. Ahora soy piloto BGD. Vuelo una Cure 2. Me encanta su velocidad y pilotaje en térmica. Todavía tengo mi ala anterior, una Riot, para hacer caminatas y vivac. Tengo un arnés Neo Stay Up para hacer vivac y caminatas y uso un Suspenders para volar distancia. Uso un Flymaster de instrumento. ¡Me encanta el sonido! También uso XCTrack en el teléfono y tengo un Syride de respaldo. Uso el XCTrack para competir.

Cuando empecé a volar distancia, simplemente despegaba e intentaba ir a algún lado, pero ahora me gusta hacer triángulos desde mis zonas de vuelo y hago planes según el clima. Una vez que se está en vuelo hay que adaptar los planes según las condiciones o desperdiciarás medio día volando viento en contra y después será hora de regresar.

Cuando vuelo en lugares desconocidos, voy adonde creo. ¡Es genial! Si las condiciones están muy buenas y quiero intentar de hacer un vuelo muy bueno, estudio los vuelos de otros pilotos y trato de ver cómo optimizar el día. Si no, salgo y exploro. Creo que se

aprende mucho cuando se vuela en lugares diferentes, te hace mejor piloto.

Estoy empezando a competir. Me inscribí en la Pre-PWC en Targassone en septiembre, pero no soy muy buena compitiendo. Por alguna razón, vuelo mejor cuando estoy sola que cuando tengo gente a mi alrededor. Cometo los mismos errores tontos. Seguiré con la Cure 2 por ahora, todavía no me siento lista para un ala de competencia.

Me encantan las competencias de paramontañismo. Creo que es el futuro del parapente. Las competencias de distancia clásicas tienen tanto nivel que es difícil para los más novatos llegar ahí. Las compes de paramontañismo son mucho más interesantes porque todo puede suceder. Puedes estar de primero y aterrizar y todo cambia; o estás de último, las condiciones mejoran y pasas a todos. Incluso cuando aterrizas, las cosas no terminan. Encontrar la montaña correcta, el despegue correcto, colocarse en buena posición para el día siguiente. ¡Es interesantísimo!

Deberíamos dejar de diferenciar a los hombres de las mujeres. Todos somos iguales debajo del parapente - no es algo físico como correr. Estoy de primera en la liga de distancia de Francia este año, pero siento que no merezco tanta atención. Hay muchos pilotos jóvenes (y viejos) talentosos que vuelan mejor que yo pero se pierden entre la clasificación masculina. ¡También deberían darles crédito!

Entiendo que quieren alentar a las mujeres con podios femeninos, pero a veces uno compite contra dos o tres mujeres, así que todas suben al podio. Le resta valor. Si subes al podio general, podrías estar orgullosa. 🏆

Entrevista: Charlie King

Claire Garnesson, 30, se encuentra actualmente a la cabeza de la clasificación femenina de la liga francesa de parapente de distancia.



www.skyman.aero

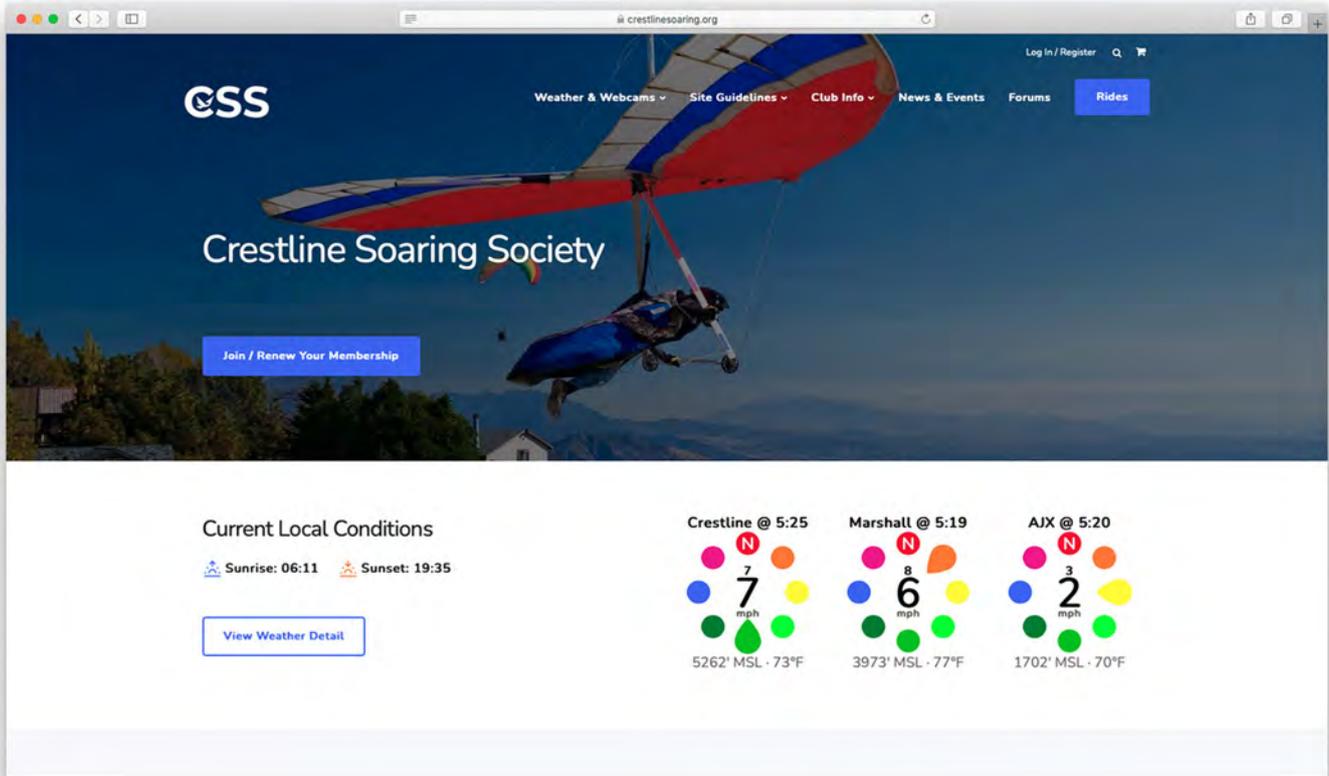
**DESCUBRIR
NUEVOS SENDEROS
CON PARAPENTES ULTRALIGEROS**





LO BÁSICO
DAVID WEBB

UNA PÁGINA WEB PARA TU CLUB



He visto muchas páginas web horribles y anticuadas de clubes de vuelo. En nuestro deporte hay bastantes pilotos con habilidades técnicas, pero cada vez que busco información de una zona de vuelo o un club, me pregunto en qué año estamos. ¿Seguimos en 1990?

Lo anticuado ya no va:

- No más texto rojo sobre fondo azul
- Las fotos en baja resolución son horribles
- Hoy en día, la navegación móvil es la norma, así que debe funcionar

Soy un piloto bastante nuevo y trabajo en desarrollo web, así que espero que te sean de ayuda mis ideas de cómo junto a la Crestline Soaring Society desarrollamos nuestra página web y cómo se podrían compartir gastos entre varios clubes.

Identificar problemas

El primer problema fue rastrear membresías y los casilleros para alas delta. Gracias a los registros físicos, teníamos una idea general de quiénes eran nuestros miembros, quiénes habían pagado por casilleros y quiénes estaban al día, pero había resultado difícil de manejar.

Los propietarios delincuentes, visitantes que no pagaban membresías de visitantes, por la razón que fuera, y pagos retrasados de membresías hacían que el club perdiera ingresos. Era un problema importante porque tenemos un terreno y una zona de aterrizaje enorme que alquilamos y debemos mantener.

La composición y el diseño también necesitaban un refrescamiento y además, la navegación móvil era inexistente.

Plataformas

Por la experiencia previa con la plataforma y facilidad de uso y funcionamiento, decidimos usar WordPress para reconstruir la página.

Gracias a varios elementos adicionales y los diseños listos, los costos fueron bajos y teníamos todas las funciones que necesitábamos. Entre estas estaban: facilidad de uso móvil; capacidad para vender y rastrear membresías, casilleros y potencialmente cualquier otro tipo de mercancía; facilidad operativa (no necesitamos un desarrollador web para mantenerla) y promover la participación de los miembros (la página antigua tenía un foro bastante antiguo que queríamos conservar).

Todo lo básico lo hicimos sin codificar nada - la mayoría puede hacerse con un poco de interés y leyendo las instrucciones.

David Webb es piloto de parapente y desarrollador web en Los Ángeles, California. Ayudó a desarrollar la página web de Crestline Soaring Society en crestlinesoaring.org. ¿Tienes dudas para la página de tu club de vuelo? Escríbele a info@crestlinesoaring.org

El trabajo

Un borrador de la página estuvo en línea aproximadamente en una semana. A ello le siguieron varias semanas de organización y edición de contenido, selección y subida de fotografías (gracias Jana Pivkova, miembro del club y fotógrafo). Además, depuramos las instrucciones de la zona, comunicamos los cambios a los miembros e hicimos algunos cambios administrativos necesarios para apoyar a la nueva directiva.

El 15% restante para conectar todo requirió un poco de código y configuración personalizada para integrar la estación meteorológica y previsiones, sacar información de la USHPA para nuestros miembros, mostrar el estado de las membresías y mostrar el nivel de los pilotos en el directorio, los casilleros disponibles y empezar a construir un mapa dinámico de los despegues, aterrizajes, alternos y zonas peligrosas.

Ahora, las membresías y casilleros están automatizados, los correos de recordatorios se envían sin intervención humana y es fácil de interactuar con la página desde el teléfono.

Presupuesto

El costo total para mantener la página al año es de US \$1000, lo que me parece una ganga. Muchos clubes son más pequeños y quizás no puedan pagar ese monto, por lo que discutimos formas para compartir costos entre varios clubes.

Debido a que nuestro sistema de compra permite usar una función para pagarle a varios proveedores por sus productos, cinco clubes (o 50, no importa) podrían aliarse, armar una página y configurar cada club como proveedor separado. Vender membresías, camisetas o tazas y que los fondos vayan al proveedor adecuado. Mientras más clubes se unan, más barato es.

Por último

Acepta que no se puede complacer a todo el mundo porque con 200 miembros se tienen 200 flujos de trabajo diferentes para revisar el clima, colores preferidos, estilos de vuelo, etc. Hemos pedido que nos den su opinión y seguiremos haciendo ajustes para crear una herramienta que todos podamos usar. ☒

CONSEJOS...

Prueba una y otra vez. Usa la página en cada computadora, teléfono o dispositivo que puedas.

Sé flexible. Asume que la persona que hace la página no la manejará dentro de un año.

¡Organízate! Estructura la navegación bajo la premisa de que la mayoría de los visitantes son extraños y se perderán

¡Piensa en los teléfonos! Asume que la mayoría navegará desde su teléfono.

Automatiza. Descansa... y automatiza todo lo que puedas.

No pagues caro ni contrates al primo de tu amigo para que lo haga barato.

No escojas una tecnología ni empieces a construirlo hasta que revises que sea para ti.

No incluyas todo. No hace falta publicar cualquier foto, testimonial, cita, etc.

No pruebes todo lo que aprendas. Las fotos no necesitan movimiento y es mal visto poder hacer click en las mismas.

No molestes a los visitantes. Olvídate de los videos que se reproduzcan automáticamente.



fly it your way

independence
● ● paragliding

30 años
de experiencia en vuelo

www.independence.aero





¿QUÉ ACTITUD ES ESA?

“No me pasará a mí...” Phil Clark revisa las cinco actitudes peligrosas de la aviación.

▲ TRANQUILO

Tranquilo, calmado y sereno en el despegue cerca de las oficinas de Little Cloud en los Alpes del Sur de Francia. El enfoque que tengas del deporte dictará cómo manejes todo, desde el despegue hasta el aterrizaje
Foto: Luka Leroy

Hay un meme clásico en internet de lo que la gente cree que haces, lo que tus amigos piensan y cómo se compara con lo que en realidad haces, y siempre me viene a la mente cuanto intento explicar mi trabajo a quien me pregunte.

Soy paramédico en Londres, la ciudad más grande de Europa. A diario, veo y trato a gente enferma y herida. Los accidentes pasan, es así, y en Londres hay crímenes y pandillas más en unas zonas que en otras, pero generalmente veo más enfermos que gente lastimada.

Lo más común son ataques cardíacos y derrames cerebrales; después están las

emergencias relacionadas con diabetes, epilepsia o alergias. También veo paros cardíacos - eventos inesperados y muertes a edad avanzada - además, ayudo a mujeres a dar a luz.

Es traumático, claro que sí, pero no hay un mes en el que no veas entrañas afuera.

Lo que hace esta experiencia y exposición es hacerme consciente de mi propia mortalidad, de la fragilidad de la vida y lo rápido que pueden salir mal las cosas. Pero también, lo que se puede hacer cuando se está calmado y la habilidad de reducir un problema a opciones binarias.



trauma. Si armara un equipo, tendría que resolver temas como responsabilidad y juego de bisturís, así que en el despegue prefiero estar en capacidad para dar primeros auxilios y mantener la calma.

Mejor prevenir que lamentar

Siempre será mejor evitar el accidente. Para ello, pasé dos años como instructor en jefe del club local y después dos años como oficial de seguridad. La educación y entrenamiento del piloto es la mejor forma de mitigar las consecuencias de un accidente.

Como parte de ello, conformé un grupo de trabajo para los instructores más antiguos y representantes de seguridad en el sur de Reino Unido. Tenemos zonas de vuelo e incidentes similares en estos clubes donde se vuela sobre colinas llanas y boscosas.

Lo que aprendí es que es difícil captar la atención de la gente a la que hay que llegarle. Esto se debe a varias razones (generalmente ego y alto nivel de confianza en ellos mismos) algunos pilotos simplemente no quieren escuchar.

Lo que mejor funcionó fue The Blant, un boletín informativo que se le enviaba a los miembros del club. Mi amigo Ian Stuart tuvo la idea y lo llevé de una publicación esporádica a una mensual. Era un híbrido entre un blog y una diatriba, un tanto burlón, pero hablaba de seguridad sin nombrar ni avergonzar a los pilotos.

▼ MANTÉN UN MARGEN

Lo que hacemos en el aire no solo nos afecta a nosotros sino a quienes nos rodean, tanto en el aire como en casa. Mantener un margen de seguridad en lo que hacemos ayuda a que nos mantengamos seguros
Foto: Jérôme Maupoint

Incidentes en la ladera

Ya lo he dicho en foros de vuelo: Vuelo porque tengo que concentrarme. Me concentro tanto que dejo a un lado los problemas laborales y del hogar. El parapente me libera, me permite respirar, descansar, es una oportunidad para relajarme y estar donde me gusta un rato.

Detesto ver accidentes porque casi siempre pueden evitarse y porque me toca trabajar un día libre. Suena duro decirlo, pero me canso de ver gente lastimada en el trabajo. Lidar con alguien que metió la pata me saca de concentración y me pone de nuevo en modo 'trabajo'.

No llevo conmigo medicinas, ni férulas, ni equipo al despegue, llevo un par de vendas, una cobija de supervivencia y analgésicos comunes, pero eso es todo. No tengo espacio para llevar equipo de





▲ **COLABORACIÓN**

Nadie logra cosas como esta sin tener habilidades, sin planificación ni sin colaborar con los demás
Foto: Matías Nombarasco

Las redes sociales son geniales para muchas cosas, pero condenar a “Fulanito” públicamente en las redes porque casi tuvo un accidente es una forma segura de alejarlo de la zona de vuelo para siempre. Para captar la atención de los pilotos hace falta compromiso de ambas partes, no solo del piloto descarrilado.

Cinco actitudes peligrosas en aviación

En el trabajo, he asistido a varios días de gobernanza clínica en la unidad de aeroambulancias de Londres. Esta organización caritativa tiene dos helicópteros MD902 Explorer escogidos por ser adecuados para la ciudad (son pequeños, sin rotor de cola y pueden aterrizar en lugares pequeños). Están adaptados para dar

tratamientos de nivel de cuidados intensivos abordado.

Durante estos días de aprendizaje, generalmente tienen casos de estudio, discusiones de aprendizaje reflexivo y oradores invitados. He aprendido lecciones valiosas de dinámica de personal, factores humanos, ancho de banda mental y procesos cognitivos bajo tensión. He intentado compartir algunos en sesiones y charla en el club de parapente y lo que más tiene impacto es la charla de actitudes peligrosas.

Un estudio relativamente reciente de la Administración Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés) en Estados Unidos, demostró que las actitudes peligrosas afectan el juicio del piloto. Estas actitudes afectan la forma en la que tomas decisiones y pueden conllevar a situaciones



potencialmente peligrosas. Aprender a reconocer estas actitudes en nosotros mismos y otros antes de que algo malo suceda podría ayudar a prevenir un accidente.

A continuación, una explicación de cómo y por qué estas actitudes peligrosas son peligrosas y una idea de cómo detectar y desafiarlas.

1. Ser antiautoritario

“No me digas”. Es la actitud de los que nos les gusta que les digan qué hacer. Por un lado dicen, “Nadie puede decirme qué hacer”. Pueden sentirse resentidos porque les están diciendo qué hacer, o puede que piensen que las normas, reglas y procedimientos son tontos o innecesarios. Sin embargo, siempre será tu prerrogativa cuestionar la autoridad si sientes que es un error.”

¿Cuál es el antídoto? “Sigue las reglas. Generalmente son correctas”.

2. Impulsividad

“Que sea rápido”. Es la actitud de la gente que siempre necesita hacer lo que sea inmediatamente. No se detienen a pensar lo que van a hacer; no escogen la mejor alternativa y hacen lo primero que les viene a la mente.

¿Cuál es el antídoto? “No tan rápido, piensa primero”.

3. Invulnerabilidad

“A mí no me pasará”. Muchos sienten que los accidentes le suceden a los demás, nunca a ellos. Saben que los accidentes pueden suceder y que pueden afectar a cualquiera. Nunca sienten ni creen que se verán involucrados en uno. Los pilotos que piensan de esta forma, tienen más probabilidades de arriesgarse.

¿Cuál es el antídoto? “Podría pasarme a mí”.



◀LIBERTAD PARA VOLAR

Jugando con las nubes después de una caminata. Nunca cae mal recordar que la libertad de ir adonde queramos y volar es un privilegio extraordinario. ¡Hace que sigamos siendo humildes!

Foto: Adi Geisegger / AirDesign



▲ PILOTO AUTÓNOMO

Cuando somos pilotos calificados, lo único que nos retiene o hace que nos metamos en problemas somos nosotros mismos. No quiere decir que deberíamos progresar demasiado rápido ni intentar volar más allá de nuestra habilidades, o no volar del todo, sino que hay mucho que aprender y vivir. Es inspirador y emocionante

Foto: Adi Geisegger / AirDesign

4. Machismo

“Yo puedo”. El tipo de piloto que siempre intenta probar que es mejor de lo que piensan los demás, “Yo puedo, voy a demostrarlo”. Los pilotos con este tipo de actitud intentarán demostrar sus habilidades y se arriesgarán para impresionar a los demás. A pesar de que se creía que es un patrón masculino, las mujeres también son susceptibles.

¿Cuál es el antídoto? “Arriesgarse es de tontos”.

5. Resignación

“¿De qué sirve?” El piloto que piensa, “¿De qué sirve? No logra diferenciar bien lo que le sucede. Si las cosas salen bien, puede pensar que es buena suerte. Cuando las cosas salen mal, el piloto podría sentir que alguien quiere vengarse de él o se lo atribuye a la mala suerte. El piloto dejará la acción a los demás, pase lo que pase. A veces, este tipo de pilotos seguirá haciendo peticiones inaceptables solo para ser “decente”.

¿Cuál es el antídoto? “No soy indefenso, puedo hacer la diferencia”.

Los accidentes suceden

Asociaciones nacionales de vuelo libre como la USHPA, FFVL, BHPA, SHV y DHV son buenas fuentes de estadísticas y aprendizaje cuando de accidentes se trata. Han hecho y siguen haciendo

un buen trabajo para ayudar a hacer nuestros deportes más seguros. Sin embargo, si sigues los informes de accidentes, verás rápidamente que no hay casi accidentes nuevos. Lo que verás son errores de juicio y pérdidas de control con consecuencias diversas.

Podemos entrenar para enfrentar una pérdida de control mediante el pilotaje activo y cursos de maniobras o incidencias, además de volar una vela adecuada en condiciones adecuadas. Pero generalmente no hablamos acerca de cómo entrenarnos para evitar errores de juicio. Parte de ello es reconocer cualquier actitud potencialmente peligrosa - tanto en nosotros como en los demás - y hacer algo al respecto.

La FAA analizó los accidentes aeronáuticos entre 1991 y 2018 y halló que las principales actitudes peligrosas eran ser antiautoritario y la invulnerabilidad, encontradas en 92% y 68% de los accidentes aeronáuticos, respectivamente. Las reglas de vuelo suelen existir por una razón, la mayoría de las veces para mantener seguro a ti o a los demás. Si tú, o alguien que conozcas empieza a romperlas y a sentirse un superhéroe mientras lo hacen, es una advertencia. **KC**

Phil Clark es paramédico en el servicio de ambulancias de Londres y vuela parapente desde 1989



SWITCH



"Esta es la silla que estaba esperando. Ofrece todo lo necesario y con estilo. Para mí, la comodidad es fundamental, y esta silla la tiene, sin duda. Poder ajustar la profundidad del asiento permite dar con el ajuste idóneo para cada configuración y preferencias. Me encanta la sencillez de sus hebillas, el amplio volumen que tiene su mochila y lo cómoda y práctica que resulta en las caminatas. El bolsillo trasero es amplio y aerodinámico en vuelo. Estoy encantado de tener esta silla, y puedo afirmar que es ¡la mejor que haya probado ! "

- Jamie Lee



CLIMA

CHRISTOPHER J. WHITE

¿EXTREMO? MEJOR, 'EVENTO COMPUESTO'



▲ TEMPORADA DE PIROCB

Un pirocúmulonimbo (pyroCb) se eleva sobre el incendio de McKay Creek el 30 de junio de 2021 cerca de la frontera entre Saskatchewan y Manitoba en Canadá. Ha sido un año récord de piroCb en Norteamérica, tanto en cantidades como tamaño. A finales de julio, se identificaron 69 piroCb y el más grande - "un piroCb monstruoso" - explotó el 30 de junio sobre el lago Sparks en el oeste de Canadá. La célula de la tormenta creció sobre un incendio forestal en Columbia Británica y se expandió más de 160.000km². Lanzó humo hasta 16.000m. Un meteorólogo dijo que el comportamiento de la nube fue "absolutamente alucinante".

Los PyroCbs son nubes de tormentas que se forman sobre una fuente de calor extremo: un incendio, erupción volcánica o incluso una explosión nuclear; también se les llama cumulonimbus flammagenitus (CbFg).

Vista satelital: Nasa

Una serie de desastres naturales sin precedentes azotaron el mundo los últimos meses. Hubo inundaciones graves en China y en Europa occidental, olas de calor y sequía en Norteamérica e incendios en el subártico.

Un informe anual del clima en Reino Unido indica que los eventos extremos se están haciendo comunes en el que alguna vez fue un clima templado. En agosto de 2020, hubo seis días consecutivos con temperaturas de 34°C en el sur de Inglaterra, con cinco noches a más de 20°C. En el futuro, en los veranos británicos habrá temperaturas superiores a los 40°C con frecuencia, incluso si se limita el calentamiento global a 1,5°C.

El récord de temperatura canadiense se rompió en junio de 2021 con 49,6°C en

Lytton, Columbia Británica - arrasada por los incendios unos días después.

Muchos de estos eventos han alarmado a los científicos. El récord de temperatura en Lytton, por ejemplo, estuvo muy por encima de los establecidos en olas de calor anteriores. Algunos científicos empiezan a preocuparse de haber subestimado lo rápido que cambiará el clima. ¿O será que malinterpretamos los eventos climáticos y la influencia del clima cada vez más cálido?

Todo está conectado

Las inundaciones y los incendios no son eventos discretos: son el resultado de innumerables interconexiones y ciclos de retroalimentación en el sistema de clima. Un ejemplo es las inundaciones espontáneas en

Christopher J White es director del Centro de Agua, Ambiente, Sustentabilidad y Salud Pública de la Universidad de Strathclyde y subeditor del International Journal of Climatology. Este artículo se publicó originalmente en The Conversation en theconversation.com

Londres. La causa fue tormentas de verano, alimentadas por la convección, aire ascendente caliente de la superficie terrestre que se acumuló durante la ola de calor precedente y se sumó a los aguaceros que siguieron. Mientras tanto, los incendios forestales que devastaron el oeste de Estados Unidos son una catástrofe derivada de una sequía larga.

El clima de la Tierra es complejo, dinámico y caótico, con interacciones y flujos energéticos entre la tierra, el océano y la atmósfera. La idea de que los científicos pueden estudiar una parte de este sistema de forma aislada es errónea. Pero no siempre fue posible hacer un modelo ni entender todas estas complejidades, por lo que los científicos tuvieron que desglosarlas en partes manejables para que entraran dentro de sistemas lineales y modelos. Frecuentemente, se dividieron en las disciplinas en las que la mayoría estamos confinados hoy en día como ciencias atmosféricas, hidrología, ciencia del sistema Tierra o la ingeniería.

El resultado es que estamos acostumbrados a tratar cada peligro natural independiente del otro. Pero hace falta más que lluvia para producir una inundación y más que una chispa para producir un incendio arrasador. Todos los elementos del sistema de clima - y los peligros que produce - están conectados de una u otra forma.

Referencia cambiante

No es que estas interacciones y combinaciones sean nuevas, simplemente nunca pensamos que estuvieran tan conectadas. Pareciera alarmante cuando un desastre le sigue a otro, aparentemente cada vez más rápido. Esto se debe a que nos entrenan a pensar en los peligros climáticos de forma singular, enfocados en un solo tipo - una sequía o inundación, por ejemplo - a la vez. Prácticamente todas las evaluaciones

subestiman los riesgos asociados con los eventos interconectados.

Pero a medida que el clima continúa a calentarse, el punto de partida cambia. La interacción entre estos peligros y sus causas también cambian rápido y dificultan la misma definición de eventos de clima extremo.

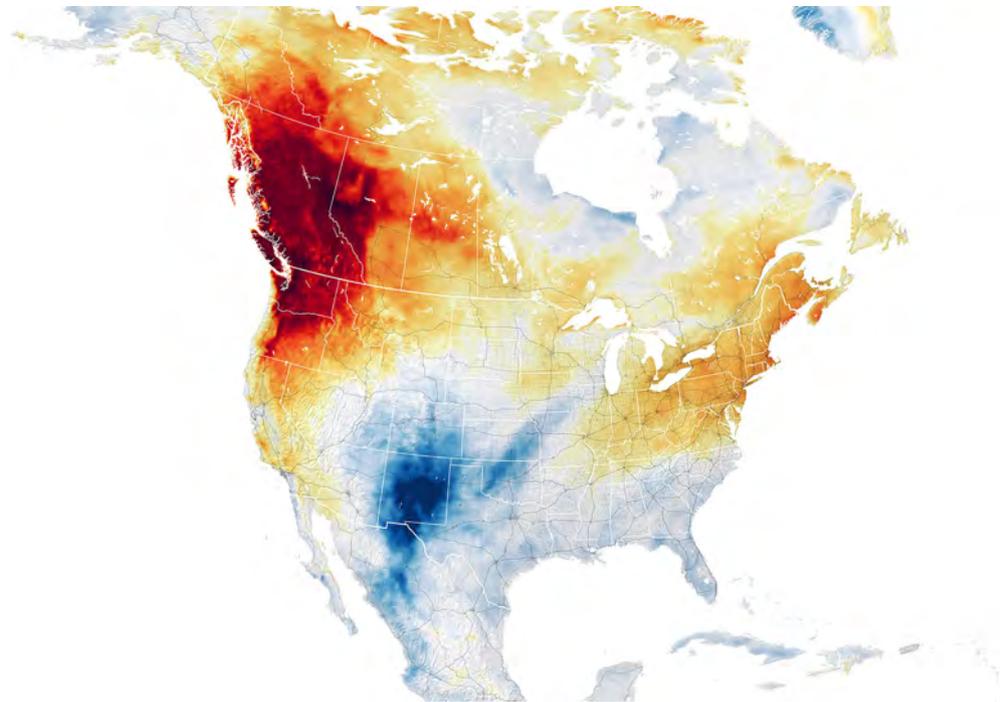
Hasta hace poco, la comunidad científica había ignorado las interconexiones entre eventos extremos. Pero cada vez se están realizando más investigaciones para trazar estas relaciones complejas.

Eventos compuestos

Este término fue adoptado por el Grupo Intergubernamental del Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés) apenas en 2012 y describe los resultados de una combinación

de causas que a la larga sobrepasan la capacidad de un sistema ya existente. Entre ellos, se encuentran eventos en los que un peligro como un incendio forestal ha empeorado debido a algo precondicionado por el ambiente, como una sequía.

La cautela de estos eventos compuestos debería influir en la forma en la que vivimos en un mundo más caliente. Hace falta más investigación en todas las disciplinas, así como nuevas formas de abordar la evaluación de riesgos de desastres y adaptación al cambio climático que observan todos los peligros ligados al clima y sus interacciones complejas y cambiantes. Las mejoras en los modelos de clima implican que podemos hacer más de este tipo de ciencia - la crisis climática nos obliga. ☒



▲ MAPA TÉRMICO

Mapa de temperatura para el occidente de Norteamérica el 29 de junio, cuando se registró la temperatura récord de 49,6°C en Lytton, Columbia Británica en el oeste de Canadá. Al día siguiente, se evacuó el pueblo y después fue arrasada por un incendio. Fallecieron dos personas. Imágenes: Nasa

ARNÉS A LA VISTA

Luc Armant llevaba trabajando en su arnés ganador desde hacía tiempo



▲ SUBMARINO AZUL

Cada vez es más difícil obtener mejor rendimiento en el parapente de competencia solo con el diseño de las velas y por ello, el diseño de los arneses es cada vez más importante. El Submarine es el nuevo arnés aerodinámico de competencia diseñado por Luc Armant de Ozone y fue presentado en la Superfinal de la PWC en Disentis.

Luc explicó: "La idea era reducir drásticamente la resistencia con un arnés inflable cerrado alrededor del piloto sin comprometer la seguridad".

Tal y como admitió, no es una idea nueva. "Hice la primera versión en 2006. También diseñé uno para Bruce Goldsmith para el mundial de 2007". Luc retomó el proyecto en 2017 junto al codiseñador Fred Pieri y llevó tres a la Superfinal en agosto. ¿El veredicto? Quedó claro que funciona: Luc lo voló con una Ozone Enzo 3 y ganó tres mangas - además de la competencia.

Foto: Martin Scheel

► TODO ESTÁ EN LA ALETA

Adrian Thomas, piloto veterano y consultor de diseño está de acuerdo con el concepto. "La reducción en la resistencia parásita es real. Lo probé junto a Bruce Goldsmith en 2006. El carenado es ligero y fácil de hacer. [Sin embargo] los arneses delgados y largos tienen un problema de inestabilidad en la guiñada - la orientación estable es perpendicular al flujo". Explicó: "En el túnel de viento, he tenido problemas para mantener los arneses carenados delgados normales alineados con el flujo e incluso si está minúsculamente desalineado se elimina la reducción de la resistencia parásita. Por ello, necesitaban algo detrás del piloto como las plumas en un dardo o una flecha. La aleta de Luc tiene sentido".

Foto: Andy Busslinger





► **RECUERDO DE 2006**

La primera versión de Luc hace 15 años era amarilla, no azul. "Era un prototipo amarillo gracioso con el que volé en algunas competencias locales y la gente empezó a llamarlo 'submarino amarillo', dijo. Las diferencias son obvias cuando se observa la cola. En lugar de una aleta de pescado, la nueva versión es más cuadrada y tiene una 'aleta caudal' para detener el guiño. Estas fotos de archivo fueron tomadas en el sur de Francia en 2006 por Fred Gustafsson.





PARAMOTOR
JEFF GOIN

DESPEGUES CONFINADOS



A pesar de que podemos despegar desde lugares diminutos, hacerlo con cierto nivel de seguridad requiere cuidado y sigue siendo arriesgado dependiendo de cuánto arriesguemos.

En este artículo, hablamos de despegar en zonas confinadas como campos cuadrados rodeados de árboles. En otro artículo, daré consejos de cómo despegar desde lugares estrechos como carreteras o pistas con árboles.

¿Qué necesito?

En un lugar pequeño, lo primero que deberían preguntarse los pilotos que piensan en la supervivencia es, “¿Puedo hacerlo relativamente seguro?” A continuación algunos consejos.

1. Usa la vela más grande que puedas maniobrar bien. Pero no te excedas o

podría convertirse en un problema. Debes poder usar el peso del cuerpo y el freno juntos para girar. Un ala más grande hace que sea más difícil.

2. Conoce el tamaño del despegue. Hoy en día es fácil con Google Maps - busca en línea “cómo medir distancias con Google Maps”.
3. Saber el espacio necesario para despegar y ascender. Es más difícil porque necesitas marcar la distancia a lo largo de la carrera de despegue y correr junto a ellos. A unos 30 metros, coloca un cono cada 10m. Si cada dos puntos colocas dos conos, es más fácil ver dónde despegaste más cerca. Escoge un día muy tranquilo para practicar la peor situación.
4. Ve qué tan cerrado puedes girar con comodidad. Depende altamente de

▲ CARRERA CORTA

Despegue desde la playa en las Bahamas. “Las cosas son más fáciles cuando hay un poco de viento. Pero si hay agua cerca, usa un chaleco salvavidas”.

Fotos: Jeff Hamann

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

tus habilidades y tolerancia al riesgo. Puedes ver adónde voy: despegas y gira inmediatamente. Nunca hagas nada en condiciones reales que no hayas practicado antes en un ambiente controlado. Por ejemplo, vuela a un campo deportivo bien marcado y haz un giro cómodo sobre el mismo. Es una forma fácil de ver cuánto espacio necesitas.

5. Evita lugares donde el motor deba estar funcionando para obtener un resultado seguro. Entiendo; a veces, en algunos lugares es difícil a menos que tengas suficiente espacio para girar mientras estés subiendo y manteniéndote sobre terreno con un aterrizaje. Un ejemplo es donde parte del giro está sobre terreno no deseado, como piedras. Me ha pasado. Te dices a ti mismo durante un rato, “no te apagues”.

Condiciones

Las condiciones tranquilas son las ideales principalmente porque son confiables y no habrá turbulencia mecánica alrededor de obstáculos. Además, el viento podría ser difícil de detectar si no ves nada arriba. Las copas de los árboles son buenos indicadores. Sé quisquilloso con el clima.

Si la zona está expuesta a viento fuerte y constante, será más fácil. Pero si hay agua, lleva un flotador. Los pilotos que acuatizan sin un dispositivo con inflado automático, se ahogan. Para evitar acuatizar o aterrizar en terreno no deseado, haz S. La idea es pasar más tiempo dentro de opciones seguras. Las apuestas es mejor hacerlas en un casino.

Técnica

La mayoría de las alas inflan más fácil con los trimmers entre un tercio o a la mitad. Lee el manual, por supuesto, pero un ajuste más lento reduce la velocidad y el radio de giro.

Usa el ajuste más lento con el que puedas despegar de forma confiable.

Sube el ala, coge las A más tiempo si necesitas compensar un ajuste de trimmers más lento y dale potencia lo más pronto posible. No es el momento de rozar los pies mientras comes terreno.

No seas brusco con los frenos. Llega a una velocidad decente con las manos prácticamente arriba.

Cuando despegues, ¡mira! ¿Será seguro continuar?

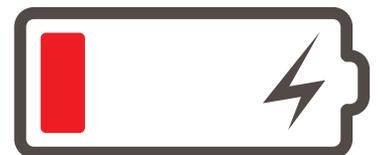
Me he excusado durante uno o dos despegues en este punto porque tomé más tiempo de lo que esperaba para organizar todo. Tenía todo bajo control, pero ya no había espacio para despegar y girar. Si la zona es un campo deportivo con césped es más fácil porque básicamente puedes despegar y girar sin preocuparte por un fallo de motor. Pero despegar y girar es algo que debes dominar antes de intentarlo porque necesitas hacerlo.

Después de despegar, con las manos prácticamente arriba, usa el peso del cuerpo y después frena para girar. Usar el peso del cuerpo puede ser difícil mientras estás colgando, por lo que es posible que no puedas hacerlo o tengas que sentarte primero. Podrás ver por qué podría superar rápidamente las habilidades de pilotos más novatos.

Por último

Hay una regla útil para vuelos de competencia y en público que aplica en este caso: nunca hagas nada en una exhibición que no domines. Es difícil callar esa voz interna que grita “mira esto”, pero hay que hacerlo. Es mejor evitarlo que ser estrella de un video de metidas de pata en YouTube.

Diviértete mientras mides tus habilidades, mejora y después sé capaz de disfrutar algunas de las mejores oportunidades que ofrecen nuestras aeronaves. Sé un buen superhéroe. **KC**



Charger²

Energize Your Life

A high-altitude mountain landscape with a paraglider in the top right corner. The sky is clear blue, and the mountains are covered in snow and ice. The paraglider's canopy is white with a red and green logo and the word 'can' written on it.

PROYECTO 8.000M

La zona de vuelo libre más grande del mundo recibió a un equipo de siete pilotos en junio y julio para una aventura de proporciones épicas. Ed Ewing conversó con François Ragolski y Antoine Girard de su viaje pionero





▲VOLAR Y ESQUIAR

Fabi Buhl rumbo a un día de esquí en el valle de Hunza

◀◀REMONTANDO POR EL BROAD PEAK

Antoine Girard a 8.400m sobre el Broad Peak el 18 de julio de 2021. El equipo se instaló en Paju, el último rincón de verdor antes del glaciar Baltoro y despegaron desde 4.150m. El vuelo hasta Broad Peak y de regreso es un viaje de ida y vuelta de 95km y 5-6 horas y en un día, se cubre la distancia que a los senderistas del campo base del K2 recorren en cinco días. El K2 (8.611m), la segunda montaña más alta del mundo es la montaña que sobresale a la izquierda.

Foto: Antoine Girard

En junio de este año, un equipo de siete pilotos de parapente fueron a Pakistán a una expedición de ocho semanas con varios objetivos. Su plan: pasar seis semanas de aclimatación y vuelo en la región de Hunza, en un sitio relativamente famoso llamado Nido del Águila, a 2.900m, en Karimabad, antes de ir al sureste, al glaciar Baltoro y al área de Concordia.

Concordia es el lugar en que confluyen el poderoso glaciar Baltoro y el Godwin-Austen, en el corazón de Karakórum. Está rodeado de montañas de 8.000m, incluyendo la K2 (8.611m), Broad Peak (8.047m) y las Gasherbrum (6.955m-8.068m). Fue aquí donde Antoine Girard voló a 8.157m sobre el Broad Peak en 2016, lo que lo convirtió en el primer piloto en superar los 8.000m. Regresó con Damien Lacaze en 2018, cuando completaron un viaje vivac de 1.200km a través de las montañas.

Con esa experiencia, y con nuevos y eficientes contactos locales, regresó este año con un permiso oficial del gobierno para pasar 15 días volando en la región de Baltoro. Para escalar e incluso para hacer senderismo se necesita un permiso del gobierno, y esta sería la primera vez que se da un permiso oficial para volar parapente a gran altura.

La planificación tardó dos años y comenzó por ensamblar el equipo. “Queríamos buenos pilotos

de parapente, claro”, explicó Antoine. “Pero también en montañismo y esquí”. El primero fue Julien Dusserre, un guía de montaña con quien Antoine voló y escaló en Nepal en 2017. “Luego conseguimos a François [Ragolski]”. Campeón mundial de acro y experimentado piloto de vuelo vivac, François es guía profesional de esquí.

Los próximos fueron Seb Brugalla, guía de montañismo, instructor de esquí y miembro del equipo de cinematografía Flying Frenchies; y Alexandre Jofresa, piloto de prueba y excelente piloto de competencia. Los últimos dos fueron Fabi Buhl, un joven escalador profesional y piloto relativamente nuevo; y Guillaume Omont, otro guía de montañismo, esquiador y piloto experto.

“Teníamos tres equipos. Julien, Fabi y yo; Alex Jofresa y Seb Brugalla; y François y Guillaume”, explicó Antoine. El plan era combinar personas y habilidades para hacer proyectos combinados en varias semanas en las montañas: escalada y montañismo; vuelo y esquí por rutas vírgenes en picos de más de 6.000m; volar y escalar en picos de más de 7.000m; vuelo de distancia y vivac; y romper el récord de altitud de Antoine en Concordia, volando sobre los 8.000m.

“Para el equipo, por supuesto, las habilidades eran lo primero porque si no las tienes, pues no se

puede hacer nada”, dijo François. “Pero la segunda interrogante era, ‘¿Quiero pasar dos meses con ellos en una aventura demencial arriesgando mi vida?’ Tienes que poder contar con ellos. Esa era la segunda gran interrogante para unirse al equipo”.

VOLAR HASTA 8.225M

De los cinco objetivos, el primero, escalar el Pico Ladyfinger, también conocido como Bublomotin, una lanza de roca de 6.000m, no se dio. “Era una ruta complicada en una pared de roca de 800m y lo cancelamos. Nevé durante 45 días seguidos por encima de los 4.500m y la pared estaba llena de nieve”.

El segundo, romper el récord de altura, lo hicimos dos veces. La primera, en uno de los primeros grandes vuelos de François en la región, en el que se supone sería un “día de descubrimiento”. La segunda fue el último día de la expedición.

François explica sobre el primero: “Fue el primer buen día del viaje. Dijimos, ‘hagamos un paseo por el valle, quizás unos 150km. Veremos’. Pero se presentó la oportunidad, ‘¡Vaya! Lo puedo hacer. ¿Por qué irnos? Adelante.’”

El resultado fue un vuelo de 199km, 7h25m, en el que voló hasta la cima del Rakaposhi, a 7.788m, ascendió por encima de ella y alcanzó los 8.225m.

Fue en la segunda mitad del vuelo, al final del día, como a las 4pm. “Mientras me acercaba al Rakaposhi, noté que el viento en la cumbre soplaban en buena dirección y era fuerte. Pensé, ‘Creo que hacer dinámica”.

Pero la pregunta era cómo llegar hasta allá sin que me afectara el aire descendente que bajaba por la pared. “En el lomo de la montaña, las térmicas llegaban a los 7.500m. Desde ahí salté a la pared y bastó para remontar. Fue por suerte. Me conecté y remonté con el viento”.

Paso a paso, su meta era llegar a la cumbre. “Ya había hecho el mejor vuelo de mi vida. La cumbre habría sido la guinda en el pastel. Habría sido suficiente”.

Pero al llegar a la cima notó que seguía subiendo. ‘Pensé, pues, a seguir. Tal vez pueda subir más’. Y me di cuenta de que, ‘Cielos, quizás pueda subir hasta 8.000’”. Con el viento fuerte, remontando sobre la montaña, llegando a los 8.000m, el peligro era que el viento lo tirara hacia atrás. “No fue tan agradable, pero sabía que si me tiraba hacia atrás, tenía mucho espacio, podría ir viento en cola. No había obstáculos”. En este sentido, su vuelo fue distinto al vuelo de 8.000m que luego hizo Antoine en Concordia, donde estaba rodeado de picos gigantes.

▼ AUTOPISTA DEL KARAKÓRUM

Con motos de alquiler en el valle de Hunza al principio del viaje el 14 de junio

Atardecer en la montaña

Julien, Guillaume y François comen cerezas y albaricoques en el valle de Hunza, el 21 de junio

Fabi y Antoine rumbo al despegue con parapentes y esquís el 29 de junio





▲ RASANTE DE ALTURA

François Ragolski roza el establero en la cumbre del Diran a 7.200m el 6 de junio. Durante este vuelo, François voló por encima de la cumbre del Rakaposhi de 7.788m y llegó hasta 8.225m para completar un circuito de 199km

Foto: François Ragolski



EXPLORA LA TRAZA EN 3D

El vuelo de François hasta 8.225m
bit.ly/3k9T0zA

“Ahí estaba, sobre la montaña, remontando por la nube de la cumbre y rebasándola. Creo que mi experiencia en El Hierro hizo posible que lo lograra. En El Hierro siempre volamos así. Lo he hecho 100 veces”. El Hierro es la pequeña isla en las Canarias donde en invierno entrenan los mejores pilotos de acro del mundo, con los fuertes vientos alisios del nordeste.

A 8.225m François dio la vuelta y siguió. “Fue la mejor parte del vuelo porque pensé, ‘¡No he terminado!’ Seguí volando hacia Diran, un pico de 7.200m que está atrás. Hice dinámica, waggas en la cima y rocé el establero a 7.200m. Creo que fue el mejor que he hecho.

“De ahí regresé al Spantik (7.027m) antes de volar viento en contra al campo base en Karimabad. Tres cumbres de más de 7.000m y el récord mundial de altitud en un solo vuelo.”

Tres días más tarde hizo otro vuelo largo – un triángulo de 246km a alturas de hasta 7.101m – pero a pesar de un gran esfuerzo, nadie alcanzó esa altura. “Estaba seguro de que volveríamos a romper el récord de altura, pero las condiciones

no nos lo permitieron. Se complicaron y opté por hacer mucho esquí”.

COMBO ESQUÍ

Está el esquí y luego está el esquí. El esquí al que se refiere François no es un esquí cualquiera. Es despegar con equipo ligero, con un arnés y botas de esquí, con los esquís colgando para ponérselos en pleno vuelo, volar en térmicas por encima de los 6.000m y luego hacer distancia en el terreno nevado que elijas.

“El equipo de vuelo era ligero, solo 4,1kg”, dice. “Cada vez que volábamos había que hacer un poco de distancia. Podíamos volar a una montaña, luego quizás había una nube o el viento no era bueno y volábamos a un lugar mejor. Había mucho oportunismo”.

François, Guillaume y Fabi tenían esquís y esquiaron descensos largos. “Hice seis descensos, Guillaume algunos más, pero también fue a pie. Y Fabi hizo dos o tres. Le gustaba más escalar”.

De nuevo, lo que querían Fabi el escalador, Antoine, Seb, Alex y Julien no era el clásico



alpinismo a gran altura. Su objetivo era volar hasta puertos altos a 6.000m o más, y luego llegar a picos de 7.000m. Así podían ahorrarse días de caminata.

Antoine y Julien fueron los pioneros de esta técnica en Langtang, Nepal, en 2017, cuando intentaron conquistar el remoto Langtang Lirung (7.227m) volando. El éxito fue parcial. Se ahorraron tres días de caminata con dos horas de vuelo, pero el clima sabotó la llegada a la cumbre.

Pero esta vez el ascenso fue exitoso. El Spantik (7.027m), también llamado Golden Peak, por lo general requiere de un acercamiento y escalada de dos semanas. Antoine lo hizo en menos de ocho horas, ida y vuelta. Pero no fue fácil. “Tres fuimos a subir el Spantik y yo aterricé a unos 6.500m, luego de un vuelo de 40km. Pero estaba solo. Despegamos antes del mediodía desde Nido del Águila, aterricé a las 2.30pm, me puse mis crampones y me fui a la cumbre, mi piolet y yo, nadie más”.

Viajar solo por un glaciar con tanta nieve fresca puede ser letal. No se ven las grietas, que pueden ser del ancho de un pie, en la superficie que se abre

hacia cavernas de hielo de cientos de metros de profundidad. Un paso en falso y desapareces.

“El plan no era hacerlo solo. Despegamos cuatro, pero Julien y Guillaume pincharon y tuvieron que volver a despegar. Me quedé con Fabi, pero el viento era muy fuerte y él no quería ir al Spantik porque no teníamos esquís. Los usamos para aterrizar y volver a despegar”.

A estas alturas se vuela mucho más rápido y aterrizar en esquís es una buena forma de restar velocidad. Lo mismo para despegar. Te permite ganar velocidad rápidamente en la nieve. “Pero volar con esquís no es fácil. Fabi dijo que prefería aterrizar e intentarlo otro día. Así que estaba solo, pero no era el plan”.

Antoine cayó en seis grietas en su escalada. “No fue el cuerpo entero, sino el pie. Seis veces el pie y una vez el cuerpo, en la cumbre”.

Le tranquilizaba saber que Julien y Guillaume venían detrás de él. Despegaron de nuevo y aterrizaron en el mismo lugar unas tres horas más tarde. Escalaron al final de la tarde y llegaron a la cumbre en la oscuridad, antes de volver a bajar adonde estaba su equipo.

“Al ver a Julien y a Guillaume supe que podrían llegar hasta mí en tres o cuatro horas, y sabía que si caía en una grieta verían la abertura y tendrían una soga, así que cuando los vi me calmé”.

Se comunicaban por radio, pero era obligatorio ahorrar energía, así que las apagaban con frecuencia. “Les expliqué dónde estaba y qué hacía”.

▼ DÍA AZUL

François en un día de esquí. Los pilotos usaron sus parapentes para volar distancia, aterrizar en picos de 5.000-5.600m y esquiar laderas vírgenes en el valle de Hunza

Foto: François Ragolski





▲ DÍA DE ESQUÍ

Antoine y Fabi camino al pico Barbara (5.520m) el 22 de junio
Foto: François Ragolski

Luego de descender, Antoine volvió a despegar cerca de las 6.30pm y volvió a la pensión en Karimabad. Dejó a sus amigos disfrutando su vivac a 6.500m antes de que regresaran a casa temprano en la mañana.

Para François, que no es escalador, la situación era dramática. “El día del Spantik el viento estaba increíblemente fuerte. Era como, ‘M**a, ¿por qué van tan al límite?’ Estaba volando, vi a Fabi volando en reversa y yo estaba a 30km de él. Con los esquís y el equipo de montañismo, Antoine seguía adelante.

“Lograron recogerlo todo, pero cuando Guillaume aterrizó hizo un aterrizaje de locos, se arrastró por la nieve y dio tumbos por una pendiente. Quedó muy impactado. Pasó media hora sin hablar. Era tarde, estaban cansados y durante la noche a Guillaume se le congelaron los dedos de los pies”.

Salieron de la montaña sin problemas, pero Guillaume tuvo que descansar 12 días para recuperarse del congelamiento.

Para François fue una advertencia, pero también una inspiración. “Hay muchísimos picos de 7.000m que se pueden hacer sin problemas con parapente y escalada e incluso esquiada, pero hay que ser muy afortunado con el clima y la nieve”.

El segundo intento en un pico de 7.000m fue en Diran, pero fracasaron. “Lo intentamos tres o cuatro veces, pero el clima era malo y no pudimos llegar al aterrizaje”, dijo Antoine.

François agregó: “Lo intentaron cinco días seguidos en Diran, pero nunca llegaron. Yo volaba y esquiaba a unos 10km. Era lo que me gustaba. Todos estábamos en la misma montaña, pero no tras la misma meta. Fue increíble”.



BROAD PEAK

Por desgracia para François, su tiempo en las montañas terminó con un mal aterrizaje de ladera que le fracturó el hombro. Se recuperó, volvió a despegar y voló de vuelta – una historia que aún no está listo para compartir en su totalidad – y recibió atención médica inmediata. Pero para él la expedición había terminado. Fue una pena porque el final del viaje llevó al equipo al área montañosa más grande del planeta.

“Volar en el Baltoro es muy fuerte”, dice Antoine, haciendo énfasis. “Volábamos cuatro, seis horas y cuando aterrizábamos no podíamos hacer nada. Teníamos que irnos a dormir. Estábamos muertos. Hay que pilotear todo el tiempo y es muy difícil. Si un piloto que no tenga el nivel vuela aquí, sería demasiado peligroso, sin duda”.

Hace énfasis en lo difícil que es volar aquí - no



solo por el vuelo a gran altura en montañas muy altas, sino por la lejanía. Si aterrizas antes de tiempo, te espera una caminata de dos días por el glaciar hasta la base. Si te doblas un tobillo en el valle equivocado puedes pasar semanas ahí. No hay equipos de rescate ni helicópteros. Estás solo.

El permiso oficial de Antoine era para 15 días de vuelo y al final consiguieron una extensión de tres días para él y para Fabi, cuando los demás ya se habían ido. El permiso oficial para volar no costó nada, pero implica ciertas obligaciones que incluyen llevar un funcionario de enlace y un guía local.

Eligieron el Paju como su base, a 3.400m. El despegue estaba 750m más alto y caminaban hasta él todas las mañanas. “Podías despegar desde más abajo, pero era difícil ascender con la brisa del valle”, dice Antoine.

Los primeros tres o cuatro días simplemente exploraron, afinando la ruta de 40km subiendo por el glaciar Baltoro – uno de los más largos fuera de las regiones polares – hacia el Broad Peak. “He pasado seis meses de mi vida en el Baltoro y los primeros dos o tres días fueron increíbles. Cielo azul y ninguna nube. Espectacular. Nunca me había pasado”.

Estaba estable, pero se podía volar, y luego de ponernos cómodos, todos en el equipo llegamos

▲ EN EL SENTIDO DE LAS AGUJAS DEL RELOJ

Julien Duserre el 3 de junio escalando laderas nevadas de 800m en el Ultar (7.388m) para luego acampar a 5.600m
Foto: Fabian Buhl

Antoine ve el hueco de su grieta cerca de la cumbre del Spantik (7.027m) el 20 de junio
Foto: Antoine Girard

Seb y Alex en la cumbre del pico Barbara (5.500m)
Foto: Fabian Buhl

▶▶ AL DORSO

Vista del glaciar de Baltoro desde las cercanías de Concordia, el 18 de julio de 2021. La ruta que volaron los pilotos para llegar hasta el Broad Peak fue por el lado derecho del valle, tanto de entrada como de salida
Piloto: Antoine Girard
Foto: Fabian Buhl







▲K2

Antoine y su equipo alineados para el selfie del siglo frente al K2 el 18 de julio
Foto: Antoine Girard

►OCÉANO DE MONTAÑAS

Volando entre el Marble Peak y el Broad Peak sobre el glaciar Godwin Austen, el 18 de julio de 2021
Foto: Fabian Buhl



EXPLORA LA TRAZA EN 3D

El vuelo de Antoine Girard a 8.407m
bit.ly/3iXAmvp

a Broad Peak. “Cuando llegamos a Broad Peak llegamos hasta 7.500m, luego 7.300m, pero había mucho viento a gran altura y era difícil adentrarse y ganar altura”.

Luego de media docena de vuelos determinaron la mejor aproximación. Como el Broad Peak da hacia el oeste, solo se puede volar después de las 2.30pm, así que tenían mucho tiempo para llegar con el vuelo de la mañana. “Teníamos mucho tiempo para pasear, pero la meta era llegar al Marble Peak (6.256m) a las 2.30pm.”

Despegando desde un mínimo de 6.500m, cruzarían el glaciar Godwin Austen como transición hacia la pared oeste de Broad Peak, con la idea de alcanzar los 5.800m como mínimo. Suena muy alto, pero como dice Antoine, “El suelo está a 5.000m. Si no encontramos una térmica, aterrizamos en cinco minutos”.

La ventana es muy corta para ascender 2.000m hasta la cumbre antes de tener que regresar a casa. “El campamento base está a 40km y si comienzas después de las 4pm no podrás regresar porque vueles en las caras sureste y no se pueden volar después de las 5pm. La ventana para llegar a la cima es corta”.

Seb Brugalla alcanzó la mayor altura en estos vuelos, con 8.114m a las 3.55pm el 11 de julio.

“La tercera mayor altura del mundo, por cierto”, destaca François.

DÍA DEL RÉCORD DE LOS 8.407M

El día del récord salió literalmente de la nada. Fue el último día de la extensión del permiso de tres días y Antoine y Fabi tenían una última oportunidad. “El pronóstico era muy bueno”, dice Antoine. En Francia, el amigo de Antoine, Fred Pieri, que trabaja para Ozone, les enviaba todos los días los pronósticos del tiempo para la región por SMS con un rastreador satelital inReach. Había sido “bastante preciso”, pero este día no era positivo. “Dijo que no era bueno, que no habría nubes y estaría estable, así que no estábamos motivados”.

Pero el pronóstico diario había ayudado a Antoine y al equipo a entender el lugar. “Al principio, Fred pronosticó viento del oeste y pensamos, perfecto, podemos volar la pared oeste de Broad Peak. Pero ahí las montañas son tan grandes que cuando el viento golpea la pared no solo sube. Va a la derecha y a la izquierda y también hacia abajo.

“Cuando llegamos a la cara oeste de Broad Peak, hallamos descendencias y pensamos que estábamos en el sotavento. Al principio no lo entendimos”.



▲ **EXTASIADO**
François Ragolski eufórico durante uno de sus vuelos
Foto: François Ragolski

EL EQUIPO



Antoine Girard, 43

Piloto de aventuras de gran altura y escalador. Primero en volar sobre los 8.000m en 2016. Voló con una Ozone Zeolite en el Karakórum



François Ragolski, 34

Campeón Mundial de Acro (2016), guía profesional de esquí y piloto experto de vuelo vivac de aventura. Skywalk X-Alps 5



Julien Dusserre, 38

Guía de montañismo y esquí. Instructor de parapente. Niviuk Klimber 2 Plume



Seb Brugalla, 33

Instructor de esquí y guía de montañismo. Fundador del equipo de cinematografía Flying Frenchies. Zeolite GT



Alex Jofresa, 34

Piloto de prueba profesional y piloto experto de competencia y aventura. Ozone Zeolite



Fabi Buhl, 30

Escalador profesional. Comenzó a volar en 2017. Combinó sus dos pasiones en la Patagonia el año pasado con una escalada y vuelo en Cerro Torre. Ozone Alpina 4



Guillaume Omont, 44

Guía profesional de montañismo, esquí y snowboard. Instructor de parapente. Supair Savage



Pero cuando lo entendieron, se dieron cuenta que tenían que llegar a la pared a tanta altura como fuera posible y luego remontar en dinámica. También aprendieron que si el viento era un poco cruzado, de norte a sur, debían volar la pared norte o la sur.

Así, el último día, Fabi y Antoine llegaron a Broad Peak siguiendo su rutina habitual, pero el viento del oeste era cruzado y Fabi se fue a la pared sur. “Vi que Fabi no estaba ascendiendo, así que en ese momento decidí cruzar a la pared norte. Ahí hallé una térmica. No sé por qué, era estable, pero lo hice. Me llevó hasta los 7.000m. Y desde ahí fue una mezcla de térmicas y planear hasta los 7.500m. Ahí, justamente a los 7.500m, solo encontré viento, no térmicas”.

Fue ahí donde Antoine comenzó a encontrar problemas. Sorprendentemente, no usa oxígeno en sus vuelos y prefiere aclimatarse bien y pasar solo períodos cortos a alturas extremas. Pero, de pronto, a 7.500m, se topa con un obstáculo infranqueable. “Perdí la sensación en mis manos. No podía moverlas y decidí dejar de volar y seguir derecho. Llamé a Fabi por radio y le dije, ‘Tengo problemas. Por favor, ayúdame’. Si pierdes las manos pierdes la vista. Le dije a Fabi que creía que estaba a punto de perder la visión”.

Volando en línea recta por la pared oeste de Broad Peak, descendió a 7.000m, donde, asombrosamente,

se recuperó al instante y se sintió mejor. “Así que decidí regresar e intentarlo de nuevo”.

Volando rápido y ahora con una “mente en perfecto estado”, navegó hacia la ola de viento de 70km/h que soplaba por todo Broad Peak. A sus espaldas, un océano de picos se extendía cientos de kilómetros.

El vuelo hasta los 8.000m tomó solo seis minutos, con un promedio de 2,7m/s y núcleos de 6m/s. Otros cuatro minutos para ascender más lentamente hasta los 8.407m (1,6m/s en promedio), donde el ascenso se extinguió. Estaba, literalmente, por encima de todo. Solo el K2, solo 204m más arriba, era más alto, a unos 10km al norte.

¿Cómo era estar a 8.407m, en la cima del mundo? “No pensé en nada. Solo volaba. Fue un momento perfecto”, dijo después Antoine.

Abandonó su percha a 8.407m a las 3.54pm, justo a tiempo para su vuelo de vuelta al campamento base. Haciendo dinámica por encima y luego a lo largo de las montañas que bordean el lado norte del glaciar Baltoro, recuperando altura en el camino, recorrió los 40km de vuelta a casa, para aterrizar en el polvoriento y congelado lecho del río, a 3.383m, a las 5:18pm.

La aventura de ocho semanas en el Karakórum fue un éxito y finalmente había terminado. **K2**



CHILI5

For the passion of flying!
Relaxed XC flying with a comfortable feeling – balance has a new name.

- / Intuitive
- / Efficient
- / Hightech
- / Balanced
- / New design



PURE PASSION FOR FLYING

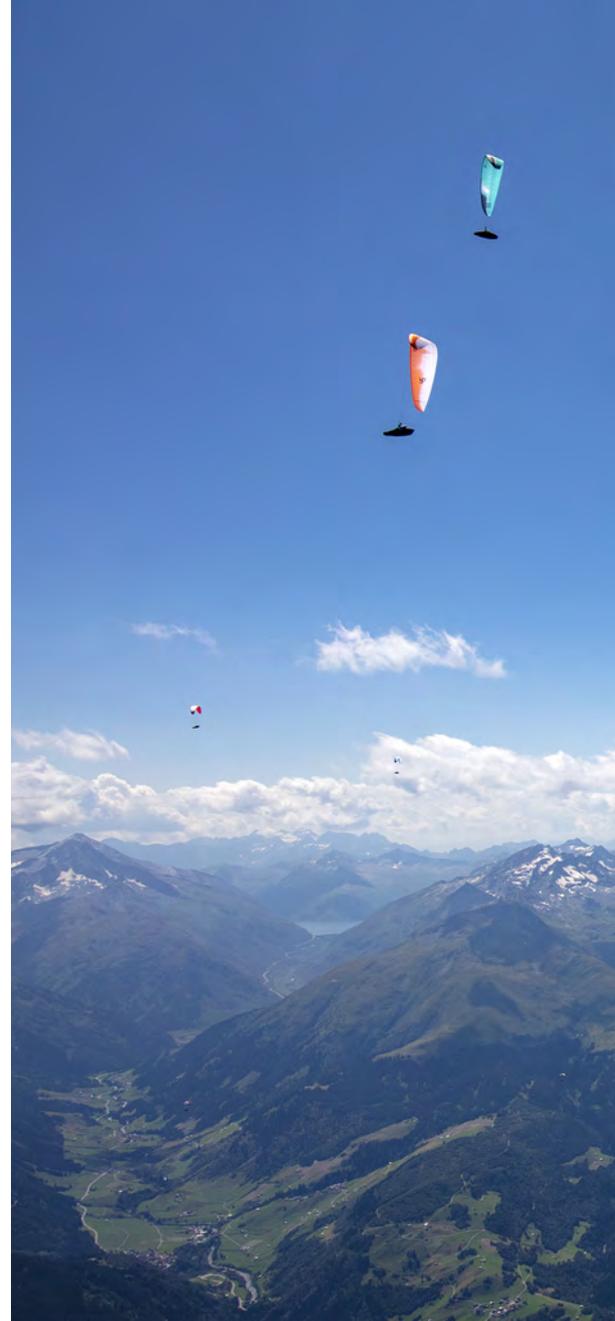
SKYWALK

A wide-angle aerial photograph of a mountain range under a blue sky with scattered white clouds. Numerous paragliders with colorful canopies (green, orange, red, purple, yellow) are seen in flight at various altitudes. The mountains below are rugged, with green valleys and patches of snow on the higher peaks and ridges.

SUPERFINAL 2021

Volar en la Superfinal de Disentis fue algo de otro mundo.
Martin Scheel y Andy Busslinger comparten sus mejores fotos







“ Con dos días de buen clima para volar habría sido una competencia inolvidable, pero haber tenido siete fue una bendición”, dijo Sebas Ospina de la Superfinal de la Copa del Mundo en Disentis, Suiza del 8 al 18 de agosto.

Después de siete mangas – 53,9km, 83,9km, 85,1km, 87km, 97km, 62,3km y 52,1km – en diez días, con los mejores pilotos de competencia del planeta, el veterano Luc Armant ganó en la general. El diseñador de Ozone voló con su nuevo arnés Submarine azul y ganó tres mangas - algo casi sin precedentes. De esta forma, se colocó en lo más alto del podio junto a Aaron Durogati quien había estado a la cabeza y terminó de segundo a última hora. A Luc le encantó tanto su arnés que hasta lo llevó puesto a la premiación.

Entre las mujeres, Seiko dominó desde el principio y también ganó tres mangas en femenina. Terminó con una ventaja de casi 100 puntos por delante de la campeona mundial

femenina Meryl Delferrière en segundo lugar. La suiza Nanda Walliser terminó de tercera.

Debido al contexto actual y las restricciones de viaje, la competencia estuvo dominada por pilotos europeos. De 103 participantes, había 40 franceses y suizos, 11 italianos y 10 alemanes.

En cuanto a las alas, el dominio de Ozone continúa con casi 69 pilotos con la Enzo 3. Pero la X-One de Niviuk casi llegó al primer lugar a manos de Aaron Durogati. Otra estrella de la Red Bull X-Alps, Chrigel Maurer, también voló una, así como otros 14 pilotos más. Chrigel terminó de sexto. De hecho, fue un podio multimarca, con Luc con su Enzo 3, Aaron con la X-One y de tercero, Adrian Hachen con la nueva Gin Boomerang 12. Todas las mujeres volaron Enzo 3.

Pero, por supuesto, más que los resultados fue el vuelo. “Todos recordarán sus vuelos toda la vida”, dijo Sebas. “Fue verdaderamente inolvidable”

Todos los resultados en pwca.org

DISENTIS BUENO

Bienvenida tradicional para los pilotos durante la ceremonia de apertura

Vuelo de competencia clásico en Disentis

Listos para volar

El ganador Luc Armant despegó con su vistoso arnés Submarine



DE IZQUIERDA A DERECHA

El organizador Martin Scheel explica la manga

Nanda Walliser sonríe en gol

Los pilotos volaron a 4000m gracias a las condiciones alpinas perfectas

Aaron Durogati listo para despegar

Las perfectas y verdes praderas suizas

Luc Armant y Honorin Hamard en gol

Vista de pájaro del gol

Los ganadores Seiko Fukuoka Naville y Luc Armant envueltos en el arnés Submarine en el podio





BAYÍA LORETO

Jeff Hamann viajó al sur a Baja California, México para sacudirse la tristeza del confinamiento





▲ ► VIDA EN LA BAHÍA

Mo Sheldon sobre la marina de Puerto Escondido

Casey Cadwell, Jeff Hamann y Mo supervisan la carga de un Pilatus PC-12 en Gillespie Field en San Diego

Jeff regresa de Isla Carmen en bote debido al rotor en las montañas cercanas

Casey inspecciona el yate de Steven Spielberg, el Seven Seas

◀ ◀ BAJA HERMOSA

Casey Cadwell disfruta de su libertad después del confinamiento en California

Fotos: Jeff Hamann

He estado yendo a Loreto, Baja California Sur, México desde que tenía diez años. No todos los años. Tampoco cada cinco años, pero lo suficientemente frecuente.

El primer viaje que hice en la década de 1960 fue en un DC3 viejo que aterrizó en una pista de arena al sur del pueblo. Traje un esquife de madera contrachapada en la década de 1970 y acampé en Isla Danzante. En los ochenta y noventa, vine a pescar en avión con mi padre en su Cherokee Lance. Compramos nuestro primer terreno en la década de 2000 y construimos una casa en 2010.

La primera vez que volé paramotor en Loreto fue en 2005. Volar por el canal de 3km hasta Isla Coronado me abrió todo un mundo de posibilidades. El golfo de California está repleto de muchas islas y desde entonces, he volado en muchas de ellas.

En 2008, volé paramotor en Loreto con Jeff Goin y Phil Russman camino a bahía Magdalena para

grabar Why We Fly. Me ha pasado por la mente dejar un paramotor ahí, pero me he distraído con otros destinos.

Después de los confinamientos en California debido al Covid, empecé a soñar con Loreto nuevamente. Me di cuenta que podría alquilar un avión desde el aeropuerto pequeño cerca de mi casa en San Diego y volar directamente a Loreto en menos de tres horas. Nada de cruces fronterizos congestionados, ni restricciones irracionales, ni terminales llenos de gente. No tardé en reclutar a tres amigos para hacer el viaje juntos y en un par de semanas estuvimos en camino.

Quitamos cuatro de los ocho asientos en el Pilatus y logramos meter cuatro paramotores y diez alas en la parte trasera del avión. En el pequeño terminal privado en Loreto no había más clientes cuando llegamos a mediodía y pasamos rápido por inmigración y aduana. Los funcionarios en un aeropuerto más grande seguramente nos



habrían cobrado impuestos a las importaciones por nuestros equipos, pero le aseguramos a los agentes aduanales que regresaríamos a casa con todo nuestro equipo y nos dejó entrar.

El primer día, volamos nuestros paramotores en condiciones perfectas antes del atardecer. El viento en el golfo de California puede ser fuerte del norte en marzo, pero logramos coordinar nuestro viaje entre ciclos ventosos. Debido a que el golfo no está abierto a oleaje oceánico grande, las playas no son tan anchas como estamos acostumbrados en el lado del Pacífico. Pero logramos encontrar buenos lugares para despegar y aterrizar cerca de nuestra base en Puerto Escondido.

Ligui, 15 minutos al sur de Puerto Escondido, era nuestro despegue preferido. Desde ahí, volamos al sur hasta hermosas caletas cerca de Cosme al norte y de regreso a Puerto Escondido. El mundialmente reconocido campo de golf de bahía Danzante fue un poco de verde bienvenido entre





▲ ► LORETO MÁGICO

Casey Cadwell cruza el canal de 3km hacia Isla Coronado

Casey por la costa cerca de Ligui en busca de rayas con la vela personalizada en forma de mantarraya de Jeff

Jeff contra una torre de mariscos

Mo y Casey camino a un nuevo despegue de vuelo libre en El Bajo

Jeff explora los arrecifes llanos de Isla Coronado

tanto desierto. Las montañas de sierra La Gigante conforman un fondo impresionante al alzarse hasta 1500m apenas un par de kilómetros del mar.

El yate de 86m de Steven Spielberg estaba anclado en Puerto Escondido y había unos 100 yates menos ostentosos en la marina y el fondeadero.

Di una vuelta por isla Danzante un día con Mo Sheldon, y Casey Cadwell vino a volar a isla Carmen después. Richard Willis dirigió la escolta de botes para el vuelo de 40km hasta bahía Balandra donde aterrizamos para almorzar. El viento cada vez más fuerte de la dirección incorrecta nos alentó a regresar en bote. Nuestra decisión conservadora fue premiada con delfines y ballenas.

Pasamos el último día volando en El Bajo, a 30 minutos al norte de Loreto. Desde ahí, reviví mi primer viaje insular hasta isla Coronado. Vimos delfines y ballenas azules desde el aire al este de la isla. Cuando el viento aumentó a final de mañana, fuimos en cuatrimotos hasta un despegue de vuelo libre nuevo. Había demasiado viento de oeste, pero Casey logró probar la zona. Volveremos.

Volamos siete de los nueve días y nos enteramos después que llamamos la atención de

la Fuerza de Defensa Civil en uno de los primeros vuelos. Supongo que nos persiguieron durante cuatro días hasta que finalmente nos alcanzaron en El Bajo. El comandante inventó violaciones de espacios aéreos controlados, pero simplemente nos pidió que anunciáramos nuestros planes la próxima vez. Pensábamos que estábamos libres hasta que la Policía Estatal nos confrontó en el pueblo más tarde ese mismo día. Nos escoltaron hasta la comisaría donde esperamos hasta que el jefe de policía hablara con el comandante del aeropuerto. Una vez que se aseguraron de que no violamos ninguna ley, nos dejaron ir.

Cuando no volamos, navegamos, nadamos, paseamos en tablas y kayak. Fuimos a pescar el día que había mucho viento y a caminar el día antes de regresar, pero es el vuelo lo que nos hará regresar a Loreto. Quizás vuele hasta isla Monserrate y puede que finalmente deje un paramotor ahí. ✎

El parque nacional Bahía de Loreto abarca 2000km² en el Mar de Cortés y es zona protegida desde 1996. Es Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO desde 2005





OZONE RUSH 6

Sigue la saga de la Rush. Marcus King vuela esta nueva EN B 'Delta bebé'

La sexta encarnación de la Rush, la EN-B de alto rendimiento de Ozone tenía mucha demanda, así que tuve poco tiempo para conocerla. Por suerte, ese tiempo incluyó un vuelo de seis horas por los Alpes del sur para lo que fue hecha: un ida y vuelta de 100km; un vuelo que me dio una buena idea del ala y de lo que es capaz.

Diseño y construcción

A la Rush 6 le dicen Delta bebé. Tiene el mismo diseño de suspentaje con dos/tres hileras - nuevo en la clase B - con configuración de dos hileras en las puntas y tres en el centro de la vela, donde hace falta más soporte. La nueva configuración de líneas obviamente reduce el uso total de las mismas, pero también tiene otros beneficios.

El diseñador Luc Armant dice que les permite equilibrar más fácilmente la sustentación a lo largo de la envergadura cuando se vuela con acelerador. También

permite un mejor control del calado de las puntas. "En las puntas, con diseños de tres hileras de líneas hay muy poco espacio entre los anclajes. Cambiar a un diseño con dos hileras de líneas permite calar esta zona más fácilmente y la distribución de la sustentación puede controlarse mejor", explicó.

Cuando abrí la vela por primera vez, se parece mucho a una Delta. Se redujo el alargamiento de 6,05 de la Delta a 5,7 y tiene cuatro cajones menos (62). Sigue siendo más alargada con respecto al modelo anterior, que tenía 5,55. En cambio, la nueva Explorer 2 de Gin tiene más de 6 de alargamiento.

Al igual que la Rush 5, el nuevo modelo tiene costuras de moldeo 3D transversales triples en el borde de ataque, mientras que la Delta tiene dos. Esto ayuda a alisar y moldear de forma precisa esta parte importante del perfil. También hicieron cambios a la construcción de las minicostillas en la parte

▲ TITULARES ACTUALIZADOS

A continuación algunos cambios importantes en la Rush 6 en comparación con la Rush 5, incluyendo más alargamiento de 5,7 de los 5,55 anteriores y un nuevo suspentaje híbrido. El diseño de líneas 3/2 es nuevo para esta clase y permite pilotar con las bandas traseras

Foto: Óscar Lagarrotxa

trasera, lo que reduce la resistencia parásita. Por supuesto, el borde de ataque tiene diseño con nariz de tiburón. También encontrarás las cintas intercostales 'G-strings' que mantienen la forma de la boca de la celda mientras se acelera y detienen la vibración. Se usaron por primera vez en el modelo anterior de la Rush y se han usado en las demás alas incluyendo la Delta 4.

Materiales y líneas

En cuanto a materiales se trata, está hecha de la mezcla normal de Ozone con intradós y extradós de Dominico, y Porcher en las costillas. El equipo usó tela más ligera en el intradós y esto, junto con otros cambios, ha permitido reducir razonablemente el peso. La talla ML que volé pesa 5,19kg contra los 5,5kg de la Rush 5, a pesar de tener más cajones. Esto la hace más ligera que algunos de sus competidores: la BGD Base 2 pesa 5,4kg y la Nova Mentor 6 pesa 5,3kg. La vela viene en seis tallas para 55kg a 130kg, así que deberías encontrar una que te convenga.

Todas las líneas son finas, sin funda. Es un ala que se optimizó para tener rendimiento en vuelos de distancia. La única excepción es una sección en la parte inferior de las

líneas A externas para que sean más fáciles de manipular cuando se hagan orejas. Esta sección es azul en lugar de rojo como las demás líneas, por lo que resalta.

Las bandas son casi idénticas a la Delta 4 y tienen el sistema ACR (Bandas de Control Activo) de Ozone. En lugar de un asa, tiene una parte acolchada donde la banda C se encuentra con la línea de Dyneema que conecta las B, donde se pueden colocar las manos para sentir el ala en transición.

Los colores diferentes son sutiles comparados con otras alas sin las marcas rojas/verdes que se ven con frecuencia. Solo hay un poco de tela azul en las A principales.

Algo que se sintió un poco inusual es que los frenos se fijan con broches por encima de la línea de Dyneema donde está la polea; igual que la Delta.

Primeros vuelos

El primer vuelo con la Rush 6 fue en la zona de prueba de Ozone en Gourdon en el sur de Francia y estuve en compañía de su piloto de pruebas, Russ Ogden.

Estaba un poco preparado en el despegue porque me pareció que la última Rush subía un poco lento. Sin embargo, Ozone

ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Ozone: "Desarrollada directamente de la Delta 4, la Rush 6 comparte características de desarrollo de la serie de alas Enzo y Zeno"

Uso: Vuelo dinámico y de distancia

Nivel del piloto: intermedio

Tallas: XS, S, MS, ML, L, XL

Superficie plana (m²): 20,05, 22,54, 24,04, 25,38, 26,70, 28,67

PTV (kg): 55-72, 65-85, 75-95, 85-105, 95-115, 110-130

Peso (kg) 4,32, 4,74, 4,96, 5,19, 5,39, 5,65

Cajones: 62

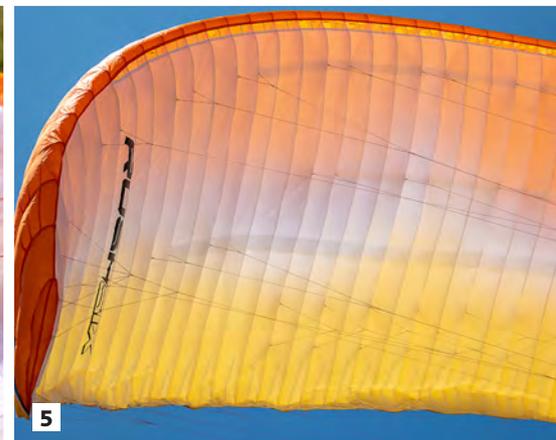
Alargamiento plano: 5,7

Homologación: EN B

Flyozone.com

▼ DETALLES

- 1 Mismo diseño de bandas que en la Delta 4
 - 2 El sistema ACR de cerca. Es ligero de usar y transmite buena información del ala
 - 3 Líneas sin funda salvo la parte inferior de las A externas
 - 4 Tecnología SharkNose de Ozone
 - 5 Suspente híbrido 3/2 con dos hileras en las puntas
- Fotos: Marcus y Charlie King



1

2

3

4

5



obviamente resolvió esto y la Rush 6 sube un poco más fácil. No sube violentamente, pero se siente más fácil.

Al igual que el modelo anterior, el comportamiento sigue siendo el mismo en diferentes condiciones de viento. Sí lo noté en el siguiente vuelo en Saint André. Mientras que otras alas salían disparadas al aire, la Rush subió suavemente y con calma, e hizo que pareciera que sé despegar. Después de un rato en el aterrizaje, pude confirmar que el manejo en tierra es poco exigente.

De vuelta a Gourdon y en vuelo es obvio lo poco exigente que es de volar. Se siente muy cómoda en vuelo. Es un ala que se siente sólida y se mueve como un todo. Según Ozone, trabajaron duro en la estructura interna para hacerla más fuerte. El resultado es que el ala no flexa mucho, no tiene efecto acordeón a lo largo de la envergadura en turbulencia y atraviesa el aire con muy poco cabeceo y alabeo.

Para ser sincero, es un comportamiento que noté tanto en la versión anterior como en la Delta 4. Probablemente solo notarás alguna diferencia si vuelas ambas alas una después de la otra el mismo día - todas se sienten igual de sólidas cuando atraviesan el aire.

En térmica

Es una delicia en térmica. Combina su solidez con excelente pilotaje para ayudarte a remontar de forma eficiente. Tiene excelente agilidad en el giro inicial pero también se siente lo que hacen las puntas por los frenos. Te ayuda a sentir el aire sin perder comodidad porque las bandas no se menean como en algunas alas, solo tienen presión suave y los detalles los transmite a las manos.

Ha pasado un año desde que volé la Delta 4 pero me parece que la Rush 6 le gana en cuanto a sensación. La Rush permite colocarla de forma precisa donde quieres dentro de las ascendencias. Una vez que giras, no hace falta corregir mucho. Es una combinación que me dio mucha confianza en térmica porque esperaba que los demás me rebasaran en térmica.

Su facilidad de uso también es evidente para perder altura. Terminé mi primer vuelo con una barrena para aterrizar en el despegue. Durante la barrena, el ala es fácil de controlar y me pareció que era fácil liberar energía para salir suavemente. A la hora del aterrizaje, sus frenos progresivos me permitieron sincronizar fácil el frenado eficiente. Aterrizar fue tan suave como despegar.

Ida y vuelta de 100km

Unos días después, la previsión nos llevó a la meca del vuelo de distancia en Saint André-les-Alpes para hacer el vuelo a Dormillouse. Es un ida y vuelta clásico de 100km hasta el fuerte en el extremo norte de la cresta de Dormillouse y de regreso.

Los primeros 15km son sencillos: remonta alto y ve hacia el norte por la cresta del despegue. Sin embargo, estaba bastante estable y los pilotos luchaban para subir lo suficiente. Vi unos buitres y un ala sola remontando, así que despegué y fui directamente hacia ellos. Valió la pena observar y cuando derivamos de regreso a la cresta estábamos alto y en buena posición cuando mejoraron las condiciones.

Me fui por la ruta rápida por Côte Longue en vez de rodear el Cheval Blanc. Normalmente, funciona muy bien y las térmicas te hacen derivar de vuelta a la cresta. Pero ese día, era obvio que había más viento norte del esperado, por lo que el sotavento estaba fuerte. La Rush 6 se portó bien en estas condiciones y me dio la confianza para coger una térmica y aferrarme a ella mientras se desprendía de una cresta baja.



Pude quedarme en la térmica y a medida que tomé altura, pude abrir los giros cuando me acerqué a base de nube. Me dirigí al norte con una Zeno, asegurándome de mantener la altura porque vi tres alas en frente que perdieron altura por el viento de norte y tuvieron que volver al sur con la cola entre las patas. Seguí con la Zeno hacia las crestas norte. La Zeno se alejó pero había bastante sombra y decidí que era hora de bajar de velocidad. Un planeador que remontaba en la oscuridad me dio un objetivo obvio y la térmica me llevó hasta la base y de ahí hice una transición fácil hasta la cresta principal.

Una vez alto es un planeo por la cresta aprovechando las líneas ascendentes para avanzar rápido. El sistema ACR en la Rush 6 es perfecto para este tipo de vuelo. Transmite buena información del ala y es lo suficientemente ligero para ralentizar el ala en ascendencia. Este sistema se usó en la Mantra 7 y la Delta 4 y funciona muy bien. La zona acolchada es perfecta para descansar las manos en transición y, como dije antes, transmite lo que hace el ala.

Pasé mucho rato durante el vuelo acelerando a la mitad o más y el sistema ACR te da la confianza para hacerlo y para frenarla

en ascencias. Lo ligero del sistema se traduce en menos cansancio y en térmicas anchas puedes usarlo para girar y mantener la forma eficiente del perfil.

Veredicto

Siempre es difícil juzgar el rendimiento pero lo que sí puedo decir es que volé principalmente con alas EN C y más avanzadas y nunca sentí que jugaba a alcanzarlas. Es verdaderamente una Delta 4 bebé. Se siente parecido y tiene un rendimiento muy similar. Estoy segura que hay una pequeña diferencia acelerando a fondo, pero en vuelo normal, la línea y el piloto harán una gran diferencia.

Lo que sí es seguro es que es cómoda de volar, por lo que no te sentirás cansado después de un largo día de vuelo. Es un ala que hace que me pregunte qué nivel de ala debería estar volando. ¿De verdad necesito un ala más avanzada cuando existen opciones como la Rush 6? En el pasado, me habría preocupado por sacrificar pilotaje, no solo rendimiento, pero la Rush 6 tiene suficiente rendimiento y un pilotaje divino. Qué bueno es ver que la nueva tecnología de 3/2 líneas ahora esté en un ala tan accesible. **KC**

◀ ▲ UN ALA PARA LO QUE SEA

El ala sube suave y con calma en el despegue. De hecho, tiene un comportamiento más agradable en el despegue que la Rush 5 que podría sentirse lenta. En térmica, el ala es una delicia - tiene pilotaje, agilidad y comodidad. En transición, la ligereza del sistema ACR de Ozone (bandas con control activo - pilotaje con bandas traseras) transmite buena información del ala. Es el mismo sistema que Ozone usó en la M7 (EN D) y en la Delta 4 (EN C) y es intuitivo de usar.

Fotos: Óscar Lagarrotxa



Marcus King

Marcus voló la Rush 6 ML (85-105kg) en los Alpes del sur de Francia a unos 100kg, con un arnés Woody Valley GTO Light.



Ropa, accesorios y más en
xcshop.com



ENCUENTRA TU
PRÓXIMA ALA EN
SKYADS.AERO



¿Necesitas más inspiración?

Encuéntrala en nuestros números anteriores

xcspanol.com



STEP UP YOUR GAME MIRAGE 2 RS

SPEEDFLYING: 60%
SPEEDRIDING: 40%

Extended range and better performance, without sacrificing the proven all-round characteristics and nature of the Mirage series – that was precisely our goal in developing the Mirage 2 RS! Through meticulous R&D over a period of two years, our development team

of passionate speedflying and speedriding pilots, as succeeded in extending the scope of the glide from “extremely steep” to the best glide performance, as well as the usable speed range, while retaining the character and safe feeling of its predecessor.

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)



Cross *en Español*
Country