

Diciembre 2021 / enero 2022
Revista internacional de vuelo

Cross *en* Español Country

64







LO GENIAL SE VUELVE AUN MEJOR

El Fuse 3 es un parapente biplaza para profesionales que exigen la máxima eficiencia, fiabilidad y también placer de volar

El Fuse 2 fue nuestro tándem más exitoso hasta la fecha, y el Fuse 3 ha sido construido sobre esta base. Las mejoras notables son un nuevo sistema de tirador de orejas grandes y una tela aún más duradera pero en un paquete más liviano.

2 Tallas | 37 - 41 m² | 90-220 kg | EN B

Fuse³

www.gingliders.com



¡ENHORABUENA!

Campeones de la Superfinal PWC 2021

LUC ARMANT, SEIKO FUKUOKA
y el
OZONE TEAM

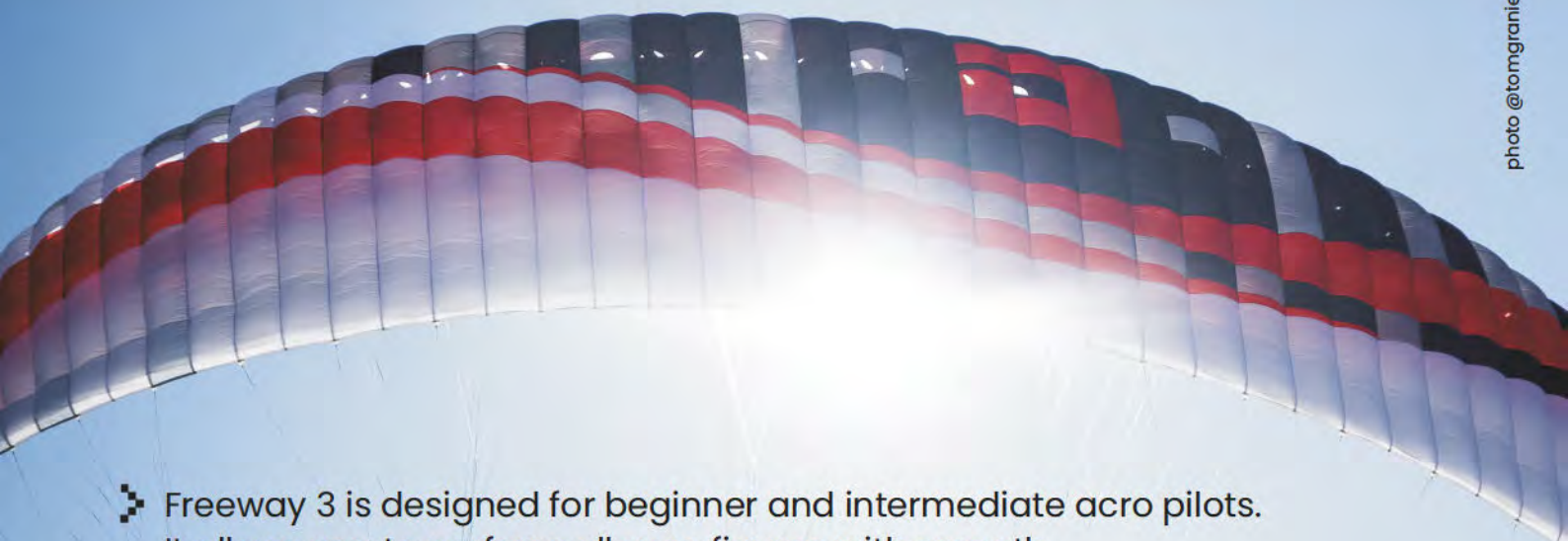




■ ■ ■ FREEWAY



➤ Freeway 3 – freestyle and acro wing



➤ Freeway 3 is designed for beginner and intermediate acro pilots. It allows you to perform all acro figures with smooth transitions between them.

photo @tomgranier

64 *DIC 2021 / ENE 2022* **ÍNDICE**

► DÍA PERFECTO

Thomas Jeannot y el Mont Blanc
Foto: Olivier Laugero

▼ CAMINAR Y VOLAR

En el encuentro 4807 Flying Light
Foto: Nicolas Assael



18

Al desnudo

De Gales a Corea del Sur y de vuelta. Idris Birch nos cuenta de su vida en el parapente

42

Bicho Carrera

“Es un sueño”. Bastienne Wentzel conversa con el nuevo campeón mundial de acrobacia

24

Plataforma perfecta

¿Guerra de drones? El fotógrafo aéreo Joe Orsi nos dice cómo capturar la imagen perfecta en paramotor

48

Skywalk Chili 5

Ágil, divertida y hecha para el piloto intermedio. Probamos la nueva B alta de Skywalk

34

Magia en el Mont Blanc

Jake Holland y Olivier Laugero nos cuentan de su día tan especial en esta montaña

54

App SeeYou Navigator

Joanna Di Grigoli probó la aplicación móvil de Naviter para el vuelo libre

DESPEGUE - Editorial 8 - Galería 10 - **EQUIPOS** - Nuevos productos 14-17 - **ENTÉRATE** - Al desnudo 18 - Guía exclusiva 20 - **CI DE VUELO** - Icarística 22 - Gavin McClurg 30 - Paramotor 32 - **RESEÑAS** - Skywalk Chili 5 48 - Insta350 G02 52

DESPEGUE



▲ ¡TIEMPO!

Un piloto durante la XRedRocks en Estados Unidos en octubre
Foto: Ben Horton

APROVECHA EL DÍA

Todavía estaba nublado cuando llegué al despegue. Era una mañana de otoño con niebla, estaba previsto que se despejaría a mediodía y había varios pilotos, escondidos en sus autos o dentro de sus chaquetas vigilando el clima. Poco a poco, la niebla subió a unos 10m del suelo.

Uno no pudo resistirse. Abrió su vela ligera y el que parecía el arnés más ligero del mundo. La sorpresa es que el viento estaba de lado y terminó corriendo para perseguir su ala, con las piernas de un lado y el ala del otro. Su cara era un poema. Todos reían.

Al menos se estaba divirtiendo y aprovechando el momento. La niebla no subió más y de hecho, llovió. Nadie más despegó.

Adonde quiero llegar es que es posible divertirse de muchas formas. No hace falta hacer vuelos de ocho horas en Brasil ni

cerrar un tercer triángulo de 200km. De hecho, esos días son raros y especiales en los que todo se alinea y las veces que lo hemos intentado y fallado quedan en el olvido como películas. Solo vemos los buenos momentos.

Pero también se aprende de esos días, incluso si en ese momento pensamos que fue tiempo perdido. Aprendemos a ver el viento cruzado, a interpretar cuándo la niebla se espesa o se debilita y cuándo abandonar o esperar. Es un juego y cada vez que jugamos aprendemos algo nuevo.

Lo bueno es para los pacientes - y en estas páginas intentamos incluir lo mejor. Claro que me encantan los momentos mágicos, pero también he aprendido a apreciar los días nublados. ¡Disfruta 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 Grigoli

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 la página www.xcespanol.com.



Para estar seguros ...

»NOVA Protect« ofrece una cobertura completa para cada vela nueva de NOVA.
¡Regístrese ahora gratis!

¿Sabías que? Tras registrar el producto en el plazo indicado, tu nueva vela NOVA está protegida durante un año y tienes cubiertos los costes de daños accidentales que pudiera sufrir. Y lo mejor es que sólo tendrás que pagar cuando sea necesaria una reparación (franquicia: 63,50 euros incl. IVA / + gastos de envío). Así podrás volver a hacer lo antes posible lo que te gusta: ¡volar!



Klaudia Bulgakow disfruta del otoño cerca del Nebelhorn (2224m) en los Alpes de Allgäu, Alemania
Foto: Bastian Morell







Jérôme Maupoint en formato
ligero para el invierno con la Gin
Calypso y el Neo String
Foto: Jérôme Maupoint

AVANCES



Lycra Triple Seven

Según 777, "Se ve tan bien en tierra como en el aire". Bueno, ¡es indiscutible! Su nueva lycra de vuelo está hecha de una tela cortaviento elástica y está disponible en cuatro tallas.

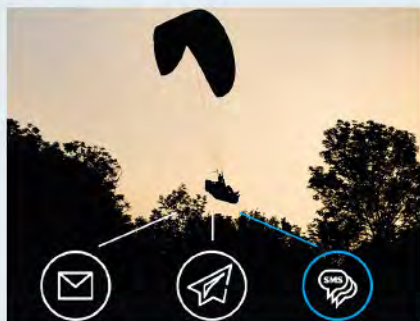
777gliders.com



Sudadera AirDesign

La nueva sudadera para chicas de AirDesign es ecológica y fue hecha en colaboración con Chillaz. Es holgada, femenina y promete "comodidad divina". Es larga y su cuello ancho tiene un estampado con parapentes. Disponible en cuatro tallas.

ad-gliders.com



Sistema de SMS de Flymaster

Los instrumentos con función de rastreo en vivo ahora pueden enviar mensajes al aterrizar, de emergencia y de inicio de actividad por SMS además de correo electrónico o Telegram. Se pueden añadir contactos y recargar el saldo en livettrack360.com

flymaster.net



FREEDOM 2

Flow acaba de lanzar su nuevo parapente B alto, el Freedom 2. Es un ala híbrida con dos hileras y media de líneas, una tecnología que "lo cambió todo" en su EN-C Fusion. La Freedom 2 tiene nariz de tiburón, pilotaje con las bandas traseras y puntos de anclajes "revolucionarios" en las A que mejoran la estabilidad y comodidad al acelerar y en turbulencia. "Creemos que tanto el rendimiento como la comodidad en vuelo son excepcionales y se reduce la brecha entre las clases B y C en cuanto a planeo acelerado. ¡Buscamos que sea una referencia dentro de su clase!"

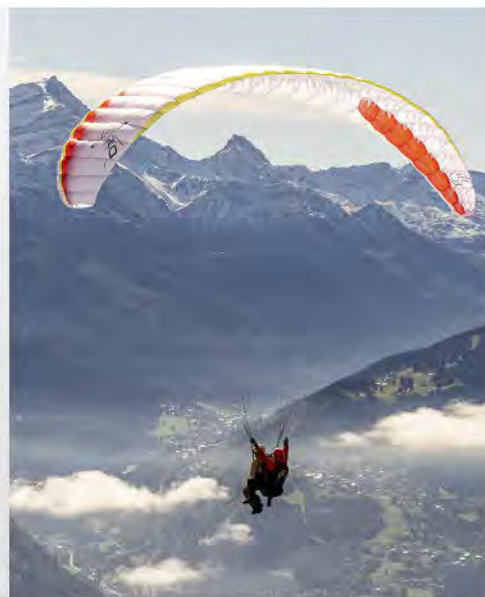
flowparagliders.com.au

UFO-BI

AirDesign lanzó una versión biplaza de su UFO superficie sencilla. La UFO-Bi de 30m² está homologada para cargas de 130-190kg y está diseñada para aventuras de montaña en pareja. Está hecha para "¡despegar de donde sea y llevarte adonde sea!", afirma AirDesign. Despega fácil, tiene pilotaje fácil y aterriza suave.

También vuela bien en térmica, como lo comprobaron en el evento 4807 Flying Light en Saint Gervais en octubre. "¡Me sorprendí y sigo impresionada de tener un biplaza tan agradable de apenas 2,8!" dice Mathilde Chivet de AirDesign.

ad-gliders.com



RHYTHM 2

Davinci describe su nueva Rhythm 2 como una "EN-A tranquila". Es un ala de escuela con "seguridad excelente y pilotaje indulgente pero con la mirada puesta en el rendimiento". Tiene la tecnología Smart Nose+ de Davinci: cintas de tela dentro del borde de ataque para dificultar el escape del aire y mantener la presión interna. También tiene el sistema de Equilibrio Inteligente, unas cintas transversales en las A: la línea A interna está fijada a la derecha del centro y viceversa, que ayuda a la estabilidad en el alabeo. Disponible en cinco tallas de la XXS (21m² para 50-75kg) a la L (29,5m² para PTV de 90-120kg).

flydavinci.com

ARAVIS

La nueva Aravis de Mac Para es un ala de montaña ligera EN-A. Creen que es "una de las EN-A ligeras con mayor rendimiento del mercado" con despegue y comportamiento fáciles que la hacen adecuada para novatos. Está hecha de Porcher Skytex con doble revestimiento 27 y 32 en el borde de ataque. Tiene varillas de nitinol, bandas de cinta ligeras y cascada de líneas inferiores con funda. Saldrá en varias tallas: 21, 23, 25 y 27m² EN A, además de una 19 EN-B y una 17 EN-C, ambas con rangos de peso extendidos. La 21 pesa 2,97kg para PTV de 50-80kg. ☒

macpara.com



**MAC PARA**



X-TRAIL

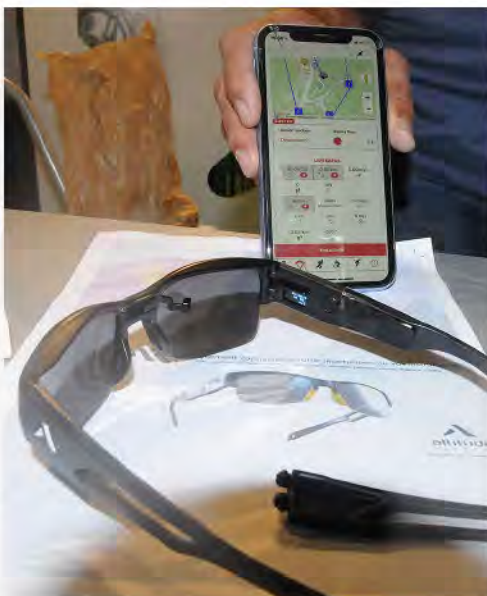
Los nuevos zapatos de trail de Cimalp son ligeros y dinámicos con suelas Vibram Megagrip con buen agarre. Están hechos para caminar o correr en todo tipo de terreno, perfectos para la temporada de paramontañismo sin importar si la ruta te lleva por senderos boscosos o rocosos. Su diferencial de 6mm y plantilla flexible permiten sentir bien el suelo pero seguir teniendo protección. La parte superior respirable está hecha de materiales reciclados. Disponibles en tallas de la 40 a la 47 y la talla 41 pesa 270g. Colores: rojo/negro o azul/amarillo. ☒

cimalp.fr

INTELIGENTES

Los AR 1 de Altitude Eyewear son lentes inteligentes. Se conectan al teléfono inteligente por Bluetooth y pueden mostrar información como altura, distancia, elevación y datos del variómetro en el campo visual. Gracias a su altavoz integrado, se pueden oír sonidos pero no tienen sensores incorporados - es necesario enlazarlos con otro dispositivo BLE. La unidad puede desinstalarse cuando no la necesites y puede pedirse con lentes con fórmula. Pesan 28g y la batería dura unas 9 horas. PVP €239. Foto: Michel Ferrer. ☒

altitude-eyewear.com



***muze*⁵**

Think. Feel. Fly.

AVANCES



Sudadera ITV

ITV tiene toda una nueva gama de ropa incluyendo camisetas, gorras, bufandas y esta sudadera. Es abrigada y suave y está disponible en varias tallas para damas y caballeros a un precio de €75 con impuestos incluidos. Contacta a tu distribuidor para pedirla.

itv-wings.com



Cortaviento TryFly Sirocco

La chaqueta ultraligera Sirocco de Tryfly pesa apenas 160g en talla M y es cortaviento y respirable. Está disponible con y sin capucha en varios colores e incluso puedes personalizarla con tu propio logotipo. tryfly.eu



Camiseta Steve Ham

Si buscas algo diferente para tu armario de parapente o ala delta, una gran variedad de diseños de Steve Ham está disponible en prendas de vestir, desde camisetas hasta sudaderas, pantalones de lycra y minifaldas.

redbubble.com/people/steveham

XROCKET

La marca Gravity inició operaciones en 2020 y tienen su sede en Kössen, Austria. Trabajan con el AirLab del diseñador de U-Turn, Ernst Strobl, y ya tienen una gama de alas. La XRocket es su EN-B alta para volar distancia. Es rápida con pilotaje ágil y buen planeo. Con 61 celdas y alargamiento de 5,95, las especificaciones son similares a las de la Vision de U-Turn. Una versión ligera acaba de pasar la homologación EN-B en dos tallas pequeñas de 23m² (65-85kg) y 24m² (80-87kg). Está hecha de Dokdo 10 y pesa 3,5kg y 3,7kg, casi un kilo menos que la XRocket convencional. ☒

gravityparagliders.eu



OZONE R3

Es "una versión turbocargada de la Rapi-Dos". Es un ala de speedflying avanzada diseñada para brindar un máximo de velocidad y rendimiento durante los swoops y se puede despegar con esquís. Es más rápida y potente, pero con la misma estabilidad y comodidad que su predecesora. Tiene una gran variedad de velocidad y despegue fácil. Está disponible en tallas 6m² a 15m² y esta última es la más accesible, mientras que la 6 solo se recomienda para pilotos expertos con experiencia previa con la Rapido. Todas las tallas tienen prueba de carga hasta 117kg para PTV de 50-95kg. ☒ flyozone.com

PHI SOLA

Phi lanzó la Sola, un ala de montaña EN-A ligera (2,8kg-3,8kg) disponible en cinco tallas de la XS a la L. Es muy segura y despegue fácil. Tiene líneas con funda por simplicidad y varios tipos de bandas. Su alabeo es más amortiguado que el de su hermana mayor, la Viola. "También es rápida, ¡importantísimo en alta montaña!" La Sola está hecha de Porcher Skytex 27 con doble revestimiento en azul/naranja o naranja/azul. La tela está disponible para producción inmediata y la XS, S y M ya están homologadas. La XS y S están homologadas EN-B para rangos de peso extendidos de más de 20kg. ☒ phi-air.com





MÁSCARA ROVFLUGA

Los suecos tienen estilo. Lo digo por experiencia propia y aplica a todos los suecos que conozco. Los dos viajes que hice a la estación de esquí en Åre a visitar a estos amigos con estilo confirman esta opinión. La estación de esquí de lujo es el hogar de los pilotos de parapente y amantes de la montaña Per Segergren y Jonas Böttiger, que soñaron e hicieron realidad la máscara Rovfluga. Querían romper el molde porque "todas las máscaras del mercado se parecen".

La Rovfluga está inspirada en ojos de insectos. Llamen la atención y son comodísimas de usar. Algo que no me gustaba de las máscaras de esquí era el campo visual limitado, pero no sucede con estas. Tus amigos te señalarán y se reirán de ti la primera vez que la uses (al menos pensé que era por la máscara), pero del otro lado de los cristales Carl Zeiss, el mundo es muy rosa, literalmente.

La máscara está hecha de un nuevo material orgánico llamado BASF, un derivado del maíz. La mía vino con cristales naranja dorados espejo que realzan la definición en condiciones nubladas. Hacen que el mundo sea más soleado de lo que es. Al principio, cuando volé con ellos en días soleados me parecieron brillantes, pero en realidad filtran 100% de los rayos UV-A, UV-B y UV-C y terminé acostumbrándome a la claridad.

De igual forma, Per tuvo la amabilidad de mandarme otro juego de cristales. Al igual que la máscara, vienen dentro de un bolso de protección para que los lleves contigo y puedas cambiarlos según la luz que haya. En total, hay cuatro opciones de cristales, todos con óptica Carl Zeiss con dos capas de tecnología antiempañe.

En cuanto a eso, la atención al cliente fue de otro mundo y la página web y el manual son muy profesionales. La página web contiene información detallada con descripción de los lentes y gráficos de longitud de onda para ayudarte a escoger el cristal adecuado según las condiciones en las que los vayas a usar. A un costo de 1.900SEK (€190) para la máscara y 600-800SEK para los cristales, no es barato, pero la calidad es óptima. De ahora en adelante estará siempre dentro de mi equipo de vuelo y si podremos esquiar este invierno, también pienso usarla. ✎ Charlie King

flugasports.com

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

TURN
SAFE FUN

▼ DRAGÓN GALÉS

Idris Birch en la Superfinal de la PWC en
Suiza el 13 de agosto de 2021

Foto: Andy Busslinger



AL DESNUDO IDRIS BIRCH

Mi padre ya volaba antes de yo nacer. Pensaba que era normal, hasta que tenía 10 años y me di cuenta que la mayoría de los padres no volaban.

Volamos en biplaza, pero no me pareció interesante. A los 14, hicimos un vuelo de distancia corto y jugamos a base de nube y pensé: "¡Quizás debería intentarlo!" Hice el curso en la escuela de un amigo de mi padre.

Progresé lento por el clima británico, sobretodo en Gales. A los 18, gastaba lo que tenía para ir a los Alpes a acampar, hacer dedo al despegue, comer sándwiches de mermelada de desayuno, almuerzo y cena, y volar todo lo posible. Aprendía de las montañas, las brisas y acumulaba horas.

Mi primera compe fue como wind dummy en el Británico de 2010 en Saint André. Ahí pude ver lo que era el vuelo de competencia. Ya sabía lo que quería hacer. Soñaba con ser piloto de prueba.

Tuve la suerte de estar en el equipo Nova Juniors dos años. Fue genial para compartir información de vuelos de distancia y competencia. También hacen un encuentro anual en los Alpes y pude ver el mundo del vuelo en Europa. Creo que me ayudó mucho.

Me fui de Nova para volar alas dos bandas. Después, tuve la suerte de ir a Corea del Sur donde pasé casi siete años trabajando para Gin. Trabajar como piloto de prueba en Corea fue todo lo que pensaba y más. Te da más confianza como piloto porque sabes que podrás con el ala en cualquier situación. Uno tarda dos o tres años en volar seguro.

El año pasado extrañé ser piloto de prueba. Extrañaba calar alas, los colapsos, todo acerca del vuelo de prueba y el proceso del diseño. Ahora soy piloto de prueba para Phi en Austria y estoy emocionado de vivir en otro país y mejorar.

Este año tuvimos un buen equipo para volar distancia. Volé con Wesley Murch, Alex Coltman, Joe Dart, Laurence

Lawson, Tom Cole y Kirsty Cameron. Nos motivábamos para volar y a veces conducíamos horas para encontrar un despegue. Es genial volar en grupo y trabajar juntos en otro tipo de competencia.

Me encanta del vuelo de distancia porque puedes tomarte las cosas con calma. Se siente bien cuando eres paciente y disciplinado. Mantenerse en una térmica suave y después acelerar a fondo bajo las nubes. Es divertido.

Este año volé 200km en mi Gales natal. Volé desde Malvern, Inglaterra, donde vive mi padre hasta Gales. En el norte de Gales, llegué a 2100m y fue especial sobrevolar la montaña más alta de Gales tan alto. Hice un planeo final de 25km a 65-70km/h y llegué a mi meta a 300m del suelo y aterricé en el pueblo. Es mi vuelo favorito hasta ahora.

No iba a volar ese día. Estaba cansado porque había volado mucho los días anteriores. Pero un piloto me dijo, "Epa, ¿vienes?" Le dije, "Está bien, ¿dónde son 200km? Vamos, pues".

Despegué y estaba estable. Pero empezaron a formarse calles de nubes y las seguí hasta el final. Más adelante estaba estable, todo azul, así que me di la vuelta, me quedé en la calle de nubes y esperé hasta que vi que se formaban nubes. Fue un día de paciencia.

Para volar lejos hay que volar en equipo. Al menos así funciona yo. No solo para volar sino para motivarme. En Gran Bretaña, hay que volar cuando está marginal por como son las previsiones. Puede que digan que es un día mediocre, pero podría ser mejor o peor. Así que nos motivamos entre todos.

Sin Covid en el panorama, me gustaría viajar. Sería genial viajar para hacer pruebas. Me gustaría hacer el circuito de la PWCA el año que viene y me emociona la primavera y los vuelos de distancia en los Alpes. 🏔️

Idris Birch tiene 30 años y ganó la liga británica de distancia, xcleague.com



www.skyman.aero

**DESCUBRIR
NUEVOS SENDEROS
CON PARAPENTES ULTRALIGEROS**





GUÍA EXCLUSIVA: OLUDENIZ

Ya está funcionando el nuevo teleférico y telesilla de Ölüdeniz, cuenta Bastienne Wentzel

Quienes hayan visitado con frecuencia el paraíso del vuelo de Oludeniz, en Turquía, habrán oído los planes de construir un teleférico hasta los despegues en Babadag. Este verano, terminaron las obras.

Ahora ofrece un viaje cómodo en cabinas de ocho personas desde lo alto del pueblo de Oludeniz (a unos 2km de la playa, 5min en autobús) hasta el despegue a 1700m con una estación intermedia y despegue a 1200m. Desde la estación a 1700m se cambia a la primera de dos telesillas que van hasta el despegue a 1800m y después hasta la cumbre a 1960m.

A los pilotos les da dos opciones para subir al despegue porque las compañías de biplazas siguen subiendo en sus transportes por la carretera asfaltada y puedes tomarlos como siempre.

El acceso a la zona protegida Babadag también cambió. Antes, se pagaban unas pocas liras en la oficina forestal en la montaña. Esta oficina ya no funciona. En cambio, todos los pilotos pagan una tarifa por despegue, sin importar el transporte.

Los despegues tienen vigilancia y están cerrados con torniquetes. Para usar los teleféricos y llegar al despegue, hay que inscribirse y comprar un boleto (Pist bilet). A pesar de parecer complicado, el proceso de inscripción y transporte con el Teleferik es sencillo. Es indispensable tener un teléfono con acceso a internet para descargar y comprar el boleto desde la página web. Hay internet en la estación baja y en las operadoras de biplazas.

El Teleferik ahora es una opción cómoda y rápida para llegar hasta los despegues a 1200m y 1700m. Es lujoso y barato para los estándares europeos a €10 el viaje, incluyendo la tarifa del despegue. El viaje completo hasta 1700m dura 30 minutos, 10 minutos menos que en autobús.

La telesilla hasta 1800m es bastante lenta y al momento de publicación, la telesilla más alta no funcionaba todavía. Si las condiciones están favorables para despegar desde ahí, la mejor opción será subir en autobús (unos 50 minutos desde la playa). No se puede subir en autobús hasta el despegue a 1700m y subir en teleférico hasta lo más alto. ❌

▲ HASTA ARRIBA

El despegue a 1800m desde el aire con el de 1700m justo detrás. El aterrizaje es en la playa que se ve abajo.

Antes de volar, debes inscribirte como piloto en la página web. En ella, se muestran los despegues donde se puede volar. También se paga y se descarga un PDF con el código QR que se usa para montarse en el teleférico.

Visita www.shmfethiye.kapadokya.edu.tr/en

Fotos: Erwin Voogt



▲1700M

El despegue principal a 1700m con el restaurante a la derecha y la estación de teleférico y telesilla a la izquierda. De ahí, se toma una telesilla de dos puestos hasta el despegue a 1800m y eventualmente hasta la cima a 1960m



▲1200M

El despegue 1200m con la estación intermedia del teleférico detrás. Al igual que todas las estaciones y despegues, tiene restaurante, baños, terraza y mirador y la carretera está asfaltada



SeeYou

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

naviTer

www.naviter.com



ICARÍSTICA
BRUCE GOLDSMITH

CÓMO CALCULAR LA EDAD DE TU VELA



LA TELA ES IMPORTANTE

Cuidala
Foto: Marcus King

La tela de parapente envejece principalmente de tres formas: resistencia, porosidad y elasticidad. En ese orden de importancia para la seguridad de la vela y está claro que la resistencia es la principal.

Algunos pilotos creen erróneamente que la porosidad es el indicador del estado general de la tela, pero no estoy de acuerdo. Estas características son muy independientes.

Las primeras dos pueden medirse fácilmente cuando revises el ala; pero el tercer factor, la elasticidad, no es nada fácil de medir.

Resistencia y porosidad

Cada una de estas características tiene una importancia diferente dependiendo de dónde se use la tela en la estructura de la vela.

La *resistencia* es más importante en las costillas y el extradós.

La *porosidad* es importante solo en el extradós, sobre todo en el borde de ataque.

La *elasticidad* es muy importante en las costillas y la estructura interna, pero la porosidad no importa para nada; las costillas hasta tienen agujeros para que el aire fluya.

En el intradós, ninguno de estos factores importa (las alas superficie sencilla vuelan bien).

La resistencia y porosidad de la tela del extradós se miden cuando se revisa el ala en un centro de control. En una tela bien equilibrada, tanto la resistencia como la porosidad se degradarán de la misma forma con el tiempo. Si tiene una excelente porosidad pero poca resistencia, el ala será tan inútil como si fuera al revés. Ambas son igual de importantes en el extradós.

Es por ello que se usan diferentes tipos de tela para diferentes fines. La tela rígida que se usa para las costillas, por ejemplo, es buena en la elasticidad y resistencia pero no en porosidad. En cambio, la tela del extradós tiene que ser una tela para todo uso diseñada para que sea buena en esos tres aspectos durante mucho tiempo. El extradós del borde de ataque es el que normalmente se desgasta de primero y tiene que ser buena en los tres aspectos.

Vida útil

Los pilotos generalmente calculan las horas de vuelo para ver la edad de un ala. Me parece engañoso porque lo que sucede en tierra y en el aire son igual de importantes.

Para calcular la edad de una vela, es importante la cantidad de vuelo y diría que un vuelo equivale a 20 minutos de vuelo. Si un vuelo dura menos de 20 minutos, incluso si dura apenas un minuto, lo contaría como 20 minutos de vuelo para la edad de la vela.

La manipulación en tierra también hace que se degrade el ala más rápido que en vuelo. Por ello, también incluiría el tiempo de uso del ala fuera de la mochila, incluso si solo estuvo abierta en el despegue. Esto es porque abrirla, inflarla y plegarla produce bastante desgaste en la vela, ni hablar de la exposición a los rayos UV.

Si calculas la edad del ala solo en horas de vuelo, yo diría que la vida útil promedio es de 500 horas. En cambio, si la calculas usando las horas "fuera de la mochila", esperarías que fueran 1000 horas.

Control de daños

Lo que en realidad puede dañar una vela es,

- El agua y la humedad (sobre todo el agua salada).
- La abrasión con el suelo - en el despegue, carreteo o plegado

Bruce Goldsmith es diseñador de parapente y piloto. Aprendió a volar ala delta en 1979, parapente en 1989 y ganó el Campeonato Mundial de Parapente FAI en 2007 con uno de sus diseños.

- La luz del sol intensa y exposición a los rayos UV
- Las arrugas y los dobleces (así que evita plegarla muy apretada)
- Maniobras con mucha tensión como barrenas, SATs y acrobacia
- Moho – evita guardarla en lugares húmedos.

Para mantenerla en la mejor forma, recomendaría lo siguiente:

- Reduce el tiempo fuera de la mochila
- Evita el agua o la humedad
- Reduce el plegado y la abrasión al máximo. Arrastrar el ala por suelo mojado no es buena idea. Es por ello

que generalmente pliego el ala donde caiga sin extenderla, como enseñan en muchas escuelas.

- Evita hacer acro seguido (y sobretodo, ¡no acuatices!).

Cómo calcular le edad de la tela

Puedes usar solo la resistencia y la porosidad porque no existen pruebas buenas para la elasticidad.

No caigas en la tentación de usar medidas de porosidad en segundos. La porosidad debería medirse en cm^3 por cm^2 y existe una conversión en cada porosímetro para darte la

unidad correcta de porosidad. Usar segundos será engañoso porque la escala no es lineal.

La resistencia se mide con un Bettsómetro, un instrumento para probar la degradación de telas. Lamentablemente, para realizar la prueba se requiere hacer un agujero diminuto en la tela. Sin embargo, vale la pena hacerlo porque la resistencia es mucho más importante que la porosidad. No es divertido que un ala se parta en dos en vuelo.

En conclusión, calcular la edad de la tela usando la resistencia y la porosidad te dará una idea razonable de la condición en la que está la tela y será más preciso que una cifra general de horas de vuelo. 

ICARO2000



www.icaro2000.com

Helmet Pro Copter



LA PLATAFORMA PERFECTA

A pesar de la llegada de los drones, los paramotores siguen ofreciendo una perspectiva única para la fotografía. El fotógrafo aéreo profesional Joe Orsi comparte sus mejores consejos para capturar la imagen perfecta en paramotor

El paramotor, con esa habilidad de volar bajo, lento y sin necesitar pilotaje constante, captó el interés de los fotógrafos aéreos desde su invención. Durante un periodo breve, fue la plataforma perfecta de fotografía aérea para muchas finalidades. National Geographic patrocinó expediciones de paramotor en África y el Oriente Medio y fotógrafos como George Steinmetz se hicieron famosos.

Desde entonces, los drones han superado al paramotor para hacer fotografía aérea. Sin embargo, el paramotor sigue teniendo varias ventajas, sobretodo para los no profesionales. A continuación, algunos consejos para maximizar estas ventajas y sacarle máximo provecho a la fotografía en paramotor. Recuerda que en algunos países se requiere una licencia para hacer fotografía aérea comercial.

▲ 1. Investiga

Las mejores composiciones de fotografía aérea son joyas escondidas en la inmensidad de paisajes menos interesantes. Mientras que es posible toparse con paisajes hermosos por accidente, es mucho más eficiente investigar un poco en Google Earth. Para capturar esta foto, pasé horas mirando cada porción del delta del río Colorado en Google Earth para encontrar una zona donde la forma de los canales fuera interesante. Después, seguí usando Google Earth para encontrar potenciales despegues.

Delta del río Colorado, Baja California, México. Sony A7RII + Sony 24-105mm F4

► 2. Velocidad de obturador

En la fotografía, hay que encontrar un equilibrio entre la ISO, la velocidad del obturador y la apertura (esta última es menos importante que la ISO y la velocidad del obturador en fotografía aérea). Si aprendiste a usar una cámara en tierra, puede que quieras usar una velocidad de obturación más lenta con poca luz para minimizar la ISO. Generalmente es un error cuando se toman fotos desde un paramotor que vibra.

Cuando volaba al amanecer, tuve que usar una ISO de 800 para poder mantener el obturador a 1/800 de segundo o por encima. Quería usar una exposición mayor para reducir la ISO y lograr una foto con menos ruido. Sin embargo, sabía por experiencia que un menor contraste por disparar a una velocidad más lenta la compensaría con menos ruido a una ISO inferior.

Delta del río Colorado, Baja California, México. Sony A7RII + Sony 24-105mm F4



◀ 3. La niebla es el enemigo

Dependiendo de las condiciones en las que tomes fotos, añadir altura o distancia entre el sujeto y tú puede hacer que se degrade enormemente la calidad de la imagen debido a la niebla. En condiciones perfectas, una imagen a mucha altura puede resultar cautivadora y es la ventaja del paramotor porque los drones no pueden volar tan alto. Sin embargo, con niebla, lo mejor será mantenerse bajo.

Tomar fotos en un día nublado con mucha niebla tendrá como resultado fotos desabridas y con poca saturación. En cambio, esta foto a la izquierda la tomé en un día sin nubes. Había llovido el día anterior y hubo las condiciones más nítidas que haya visto en ese lugar y el resultado fue una foto nítida y cautivadora.

Playa Balandra, Baja California Sur, México. GoPro Hero 7 instalada en la vela

► 4. No tengas miedo de tomar fotos cenitales

Cualquier fotógrafo decente que use drones sabe que una de las composiciones más fáciles y atractivas es tomar fotos directamente hacia el suelo a 90 grados con respecto al dron. No es tan intuitivo para los fotógrafos con paramotor porque vamos sentados recto y es mucho más natural y cómodo apuntar la cámara al frente.

Para apuntar hacia abajo, hace falta una pose extraña apuntando la cámara entre las piernas con las piernas rectas hacia arriba para evitar el chasis o inclinarse, pero los resultados valen la pena.

Cabo Pulmo, Baja California Sur, México. Sony A7RII + Sony 24-105mm F4

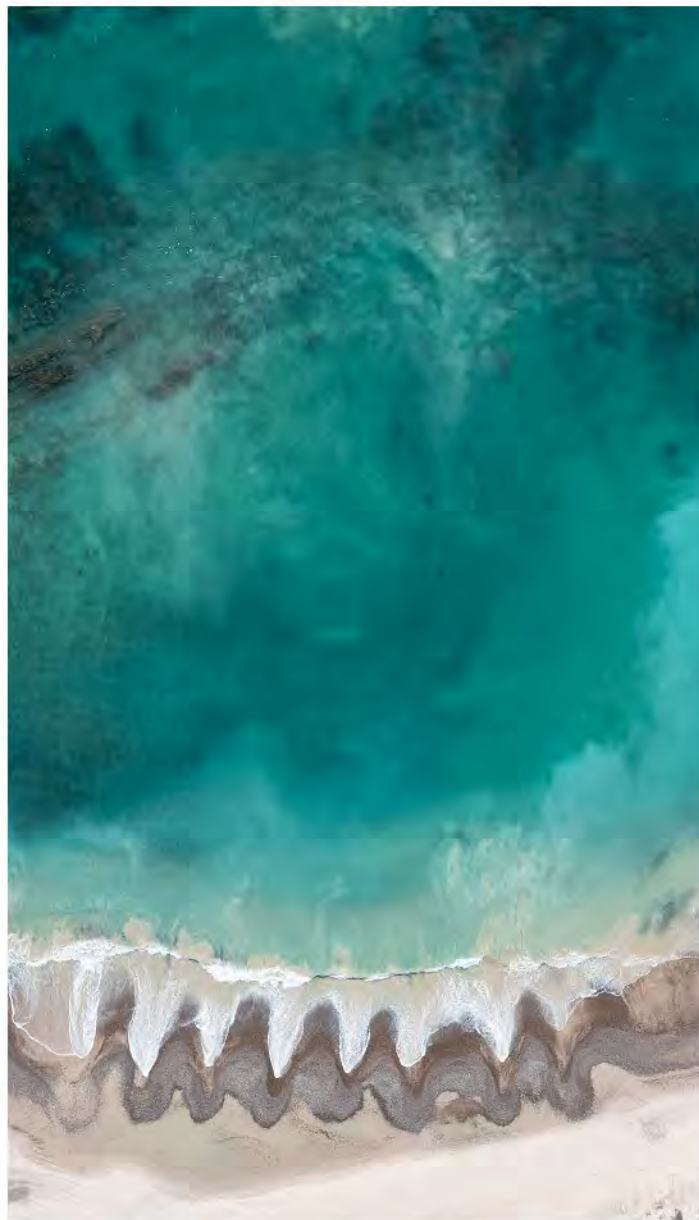
▼ 5. Las fotos panorámicas permiten ahorrar combustible y una calidad de imagen superior

Es una técnica que aprendí de la fotografía con drones en la que subir más alto para encuadrar algo puede hacer que consumas más del 50% de la batería del dron. Después de haber desperdiciado mucho tiempo intentando cambiar mis composiciones moviendo el dron, aprendí que tomar una panorámica con varias fotos generalmente produce los mismos resultados o mejores que si se toma la foto de lejos.

Además de eliminar la necesidad de volar en otro lado para que algo grande entre en el cuadro, las panorámicas permiten acercarse más al sujeto y minimizar el impacto de la niebla. Además, unir varias fotos de 20 megapíxeles o más genera una foto de muy alta resolución que es más adecuada para impresiones más grandes que una sola exposición y el proceso de la panorámica permite aprovechar las distorsiones ópticas únicas de las panorámicas.

Para hacer entrar este paisaje tan inmenso en una sola exposición con un lente de 24mm habría tenido que volar más de 1km mar adentro. En cambio, requirió diez fotos unidas en una sola en Adobe Lightroom para generar una foto de 400 megapíxeles y alejar el fondo con un teleobjetivo. Así se crea el efecto de que las montañas son más grandes que si hubiera usado una sola exposición con un gran angular.

Cabo Este, Baja California Sur, México. Sony A7RII + Sony 24-105mm F4



▼ 6. Usa un teleobjetivo

Rara vez ha sido más atractivo usar un teleobjetivo con rangos de acercamiento/alejamiento que en la fotografía con paramotor. Cambiar lentes en vuelo es peligroso, tanto para ti como para el lente y el sensor de la cámara, así que generalmente estás limitado a lo que hayas instalado antes de despegar.

Un teleobjetivo puede que no sea la mejor opción, pero tener la flexibilidad de pasar de disparar a 100mm en segundos es crucial en vuelos que duren horas.

Superior: Tomada a 26mm. Bahía Magdalena, Baja California Sur, México. Sony A7RII + Sony 24-105mm F4

Inferior: Tomada a 102mm durante el mismo vuelo de la foto anterior. Bahía Magdalena, Baja California Sur, México. Sony A7RII + Sony 24-105mm F4



PARAMOTORES CONTRA DRONES

Cuando empecé a volar paramotor, pasé años viajando por el mundo y tomando fotos de paisajes con mi dron compacto. La experiencia de volar con el dron es lo que hizo que me convirtiera en piloto de paramotor. A pesar de preferir volar, actualmente los drones ofrecen muchas ventajas con respecto a los paramotores en cuanto a fotografía y video, pero no le ganan por completo. A continuación algunas ventajas y desventajas.

PARAMOTORES

- **Narrativa:** Una buena foto de un paisaje hace que el espectador se imagine cómo debe haber sido estar ahí. A diferencia del piloto de dron, un piloto de paramotor tiene la experiencia del paisaje en vivo.
- **Equipo:** Solo los drones costosos usados por estudios cinematográficos tienen cámaras DSLR de fotograma completo/sin espejo que un piloto de paramotor puede llevar consigo fácilmente.
- **Altura:** El software de DJI está limitado a 500m. Las leyes son más estrictas y en la mayoría de los países es 120m. Los paramotores deben respetar las leyes, pero en muchos lugares pueden volar mucho más alto.
- **Acceso:** La poca duración de la batería de los drones, el tener que mantenerse dentro del alcance del control remoto y el requisito legal de tener que mantenerse a la vista del operador hace que no se pueda volarlos lejos de donde despegaron. En la práctica, esto significa que un piloto debe estar muy cerca del paisaje que quieren fotografiar. Un paramotor puede recorrer fácilmente más de 30km, por lo que un piloto puede despegar en un lugar y volar a otro.
- **Exploración:** Por la poca batería, señal y limitaciones legales de los drones, es posible despegar en paramotor y deambular por un lugar, recorrer grandes distancias en varias horas y tomar cientos de fotos.
- **Normativa:** Extrañamente, los paramotores están sujetos a menos regulaciones que los drones. Pocos países aparte de Estados Unidos y Europa tienen normativas específicas de paramotores. Los drones están prohibidos en muchos lugares y la policía está al tanto de las leyes y seguramente las aplicarán. Lo que he visto es que es más probable que un policía le choque la mano un piloto de paramotor que lo multe.
- **Experiencia:** Sin lugar a duda, es más divertido para un fotógrafo volar en paramotor que un dron.

DRONES

- **Viajes:** Es mucho más fácil viajar con un dron en una mochila que pasar por la pesadilla logística de intentar enviar un paramotor desarmado a otro país.
- **Video:** La suavidad de una cámara con estabilizador, junto con los movimientos precisamente controlados, los hacen mejores para videos cinemáticos.
- **Vida silvestre:** Generalmente, los drones son mejores para capturar la vida silvestre porque puede mantenerse estático sobre el sujeto.
- **Riesgo:** Arriesgar apenas \$1000 (y no tu vida) permite volar un dron dentro de un volcán en erupción.
- **Flexibilidad:** Con un dron, puedes despegar donde sea y en casi cualquier tipo de condiciones (si el viento no me tumba, generalmente podré volar el Mavic Pro 2).
- **Costo:** Tanto la inversión inicial como el mantenimiento, obviamente son inferiores en los drones que en los paramotores.



◀ 7. Usa la pantalla de la cámara

En tierra, prefiero tomar fotos viendo a través del visor para eliminar distracciones y luchar contra el resplandor en días soleados. En vuelo, prefiero estar consciente de esas “distracciones”. Componer imágenes con la pantalla LCD en la parte trasera de la cámara me permite concentrarme más en volar mi parapente de forma segura. Usando la pantalla para componer una imagen, delta del río Colorado, Baja California, México. iPhone 10



▲ 8. Planifica los vuelos según la luz

Si vuelas paramotor tierra adentro, seguramente estás acostumbrado a levantarte temprano para volar. ¿Por qué no levantarse un poco más temprano para llegar al despegue a tiempo para estar en vuelo al amanecer y durante la hora mágica?

No hay nada que hará resaltar mejor tus fotos que tomarlas a la hora correcta. Además de la hora mágica, la hora azul (la hora justo antes/después de que el sol salga/caiga debajo del horizonte) resalta tonos y texturas en paisajes desérticos que no pueden capturarse en ningún otro momento.

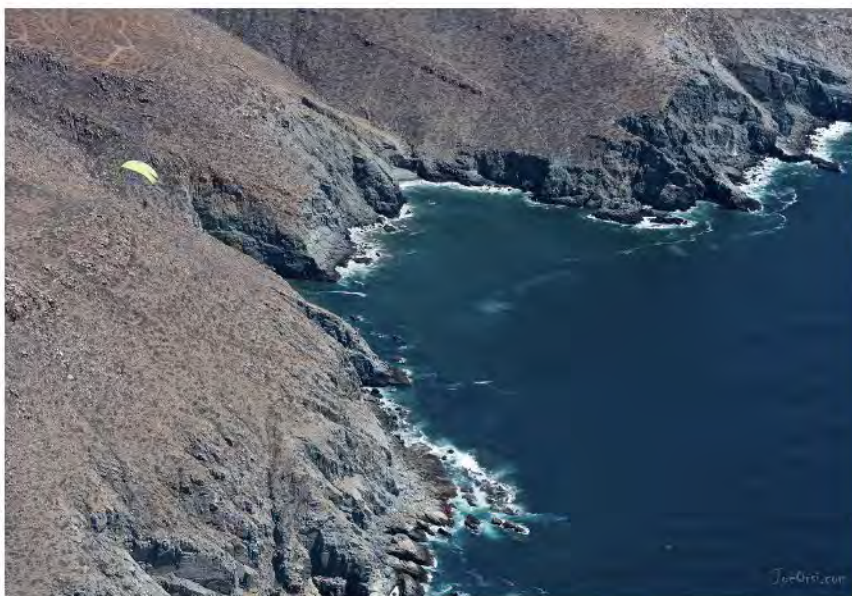
Izquierda: Me desperté a las 5am para estar en vuelo durante la hora mágica en Monument Valley. Monument Valley, Arizona, EEUU. Sony A7RII + Sony 24-105mm F4

Derecha: La hora azul hizo que resaltaran las mejores tonalidades del delta del río Colorado. Baja California, México. Sony A7RII + Sony 24-105mm F4

▶ 9. Añade un sujeto

Una de las grandes ventajas de tomar fotos desde un paramotor en comparación a otras plataformas es la aventura detrás de cada foto. En lugar de volar un dron desde la seguridad del suelo o pagarle a un piloto para que te vuele, el fotógrafo que vuela paramotor controla la aeronave, asume todos los riesgos y observa el paisaje con sus propios ojos. Además, lo hacemos desde un vehículo hermoso y fotogénico. Insertarte a ti o a otro piloto en la composición es una excelente forma de hacer que la foto destaque frente a otro tipo de fotografía aérea. Playa Cerritos, Baja California Sur, México. Insta360 con el módulo One Inch instalada en una base de seguimiento PPG Smoke Chase Cam





▲ 10. Añade escala

A gran altura, los accidentes geográficos enormes empiezan a parecer más pequeños y comunes si no se le da contexto al espectador. Si vuelas con otros pilotos, inclúyelos dentro de la composición para añadir un poco de escala.

Tomé esta foto de mi amigo Anders Heegaard durante un vuelo desde Todos Santos hasta cabo San Lucas. Haber incluido su parapente diminuto dentro del cuadro muestra la inmensidad de los acantilados que habrían parecido colinas si no hubiera estado en la foto.

El pueblo de El Pescadero, Baja California Sur, México. Sony A7RII + Sony 24-105mm F4

El fotógrafo Joe Orsi aprendió a volar paramotor en Sudáfrica en 2020 y ha vivido en Baja California el último año. En vuelo, usa una Sony A7RII de 38MP con un lente G Master 24-105mm. Las fotos con la base de seguimiento y en la vela las toma con una GoPro Hero 7 Black o una Insta360 One-inch. Síguelo en [instagram.com/skypacking](https://www.instagram.com/skypacking)

ACTUALIZA TU EQUIPO

Saber usar una cámara y lentes es una de las virtudes más fuertes de tomar fotos desde un paramotor. Cuando se combina cualquier tipo de cámara con un paramotor, se pueden tomar fotos atractivas. Sin embargo, usar una cámara con las siguientes características hará las cosas mucho más fáciles.

Una cámara que funcione bien con poca luz te permitirá usar ISO más alta sin reducir la calidad de la imagen. En cambio, te permitirá usar una velocidad de obturador más rápida y generar imágenes más nítidas. La estabilización integrada minimizará aún más el impacto de las vibraciones del paramotor en la calidad de las fotos.

Por último, tener una cámara con un sensor de alta resolución te permitirá corregir errores de composición en la postproducción (como el horizonte torcido, por ejemplo) sin degradar demasiado la resolución de la imagen. Un sensor grande también actúa de suplemento de un teleobjetivo y te permitirá acercarte para recortar y mantener una resolución de imagen adecuada.



MAC PARA



elan³

Pure Joy



‘¡LO LOGRARON!’

Ben Horton capturó la acción del primer XRedRocks en Utah, Estados Unidos

El XRedRocks es el nuevo evento del calendario de paramontañismo y se llevó a cabo en Utah, EEUU el último fin de semana de septiembre. Fue organizado por Gavin McClurg bajo principios similares a las carreras europeas como el Eigertour y fue una aventura de tres días.

Hubo dos categorías: Pro y Aventura. La Pro fue para pilotos con 2000 horas de vuelo o más y buenas habilidades de montaña. El primer premio fue \$5000. La categoría Aventura fue para pilotos que simplemente querían participar en una aventura excelente y tanto las mangas como las rutas eran menos arduas y exigentes.

Matt Dadam (USA, Ozone Zeolite) fue el ganador en la categoría Pro, con Bill Belcourt

(USA, Zeolite) de segundo y nuestro Honza Rejmanek (UP Kangri, “¡La única EN B en la categoría!”) de tercero. Por otra parte, Eric Klammer (Gin Camino) ganó la categoría Aventura. Jared Scheid (Ozone Swift 5) y Carl Marvin (Flow Fusion Light) terminaron de segundo y tercero, respectivamente.

“En la clase Pro, hubo buena estrategia en vuelo y muchos cambios durante la carrera”, relató Gavin, “pero dominó Matt Dadam”.

Sin embargo, “La verdadera historia estuvo en la clase Aventura. Me preocupaba las pocas horas que tenían algunos pilotos, pero no hubo problema. ¡Lo lograron!” Lee la historia completa - y entretenida - en el blog de la carrera. 

xredrocks.com/category/blog/

▲ENCUENTRO OTOÑAL

Despegues tempranos, buenos amigos y clima otoñal fresco. Fue un excelente primer XRedRocks

Fotos: Ben Horton



fly it your way

independence
● paragliding

30 años
de experiencia en vuelo

www.independence.aero



PARAMOTOR
JEFF GOIN

VOLAR CON FRÍO



Lo admito, soy gallina cuando se trata de frío. De hecho, cuando vivía en la zona glacial (Chicago, EEUU), mi remedio contra el frío era un boleto aéreo al sur. Nuestra casa rodante de paramotor, llamada Enterprise, tenía como misión nunca adaptarse al invierno.

Pero una vez, antes de escaparme para siempre a Florida, la necesidad de volar sobrepasó mi aversión contra el invierno. En esa época, aprendí algunos principios sencillos para tolerar e incluso disfrutar los vuelos con frío.

Lo bueno

Existen algunas cosas positivas.

Es poco probable que alguien se queje por el ruido. Todos están adentro. Sí, algún observador esporádico pasará por ahí, pero seguramente se quede dentro de su

vehículo calentito. Hasta ahora, nadie me ha molestado por despegar en invierno.

El rendimiento es mejor. El frío hace que el aire sea más denso y es del agrado tanto del ala como del motor - la tasa de ascenso es genial.

El ángulo llano de la luz solar reduce la radiación atmosférica, lo que permite volar todo el día con menos turbulencia. Prácticamente no hay térmicas, por lo que es perfecto para volar con motor siempre y cuando el viento aguante. El suelo nevado - si puedes despegar - suaviza las cosas.

El hielo es divertido

Los charcos congelados y estanques llenos pueden ser divertidísimos. No hay nada mejor que rozar los pies por hielo liso. Es mágico. Por supuesto, no lo hagas por hielo que pueda romperse y no esperes despegar de ahí. El hielo puede y ha sido fatal y el hielo

▲VUELO HELADO

Volando sobre el lago Baikal congelado en Siberia, Rusia. La temperatura del aire promedio es de -21°C y el lago permanece congelado cuatro meses al año

Foto: Franck Simonnet

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

en movimiento es traicionero. No hagas rasantes sin la potencia suficiente para volver a remontar. No me preguntes cómo lo sé.

La visibilidad en invierno puede ser impresionante y vale la pena ver una nevada fresca desde arriba. Dejar marcas en la nieve con los pies o la estela del motor es otra cosa.

Lo malo

Qué tan malo sea volar con frío depende de tu tolerancia y preparación. Para mí, todo fue preparación. Sin embargo, parte de esa preparación hizo que fuera difícil despegar, sobretodo con guantes. Los mitones son más abrigados pero es más difícil despegar con ellos. No nos damos cuenta cuánta sensibilidad necesitamos para despegar. Considera despegar con guantes delgados y después ponte los más abrigados.

Otros tirones y presiones los disimulan la ropa gruesa, lo que dificulta todavía más el despegue. Hay que practicar para aprender a sentirlo. Terminarás mejorando.

Una vez en vuelo, la molestia menos preferida era dejar de sentir los miembros que no estaban lo suficientemente abrigados. Llevar las manos más abajo (puntos de anclaje más bajos) ayuda. ¿Y si entra aire dentro del mono espacial de vuelo? Enchúfalo o aterrizas. Es horrible.

Lo feo

En líneas generales, el riesgo es mínimo. Una posibilidad es el congelamiento de extremidades o parte del rostro expuestos. Me sorprende lo seguido que lo escucho. Infórmate de los síntomas si vas al extremo.

Es más probable caerse en nieve o superficies llenas de hielo. Lo más importante es evitarlas durante el inflado. Subestimamos el poder de esos primeros pasos. No es problema en triciclo.

Una vez, estábamos despegando desde un estacionamiento con partes congeladas y

era casi imposible no caerse. Probablemente podrías acelerar y tratarlo como un carrito, pero tendrás que ser ágil. Parece fácil hasta que pierdes el equilibrio. Querrás despegar desde una parte sólida y seca.

Como dije antes, una vez ignoré este consejo y un rasante de pies se convirtió en rasante de jaula en un estanque congelado. Termine aterrizando. Después de levantarme y volver a preparar todo, intenté despegar. El primer paso caí de rodillas. Después de varios intentos, arrastré todo hasta una orilla sin nieve donde podría correr hacia el hielo. Fue suficiente. Casi terminé hirviendo despegando con mi traje espacial.

Correr por nieve es difícil, pero es más fácil en nieve ligera que en pesada. Cuando la nieve es ligera, generalmente significa que hace mucho frío.

Preparación

Una prioridad es evitar exponer partes del cuerpo al viento. Usa una capa externa que bloquee el viento y capas que puedas quitarte con facilidad.

Para mí es imprescindible un casco integral con visor. Un visor empañado puede ser fastidioso, pero el casco integral de moto que usé tenía buena ventilación. Asegúrate de sellar el cuello y, como siempre, no lles nada que cuelgue. Olvídate de las bufandas.

Los monos de vuelo y la ropa calefactable funcionan muy bien, generalmente con otra capa externa de pantalones de esquí y chaqueta de invierno. Pero es fácil que te dé calor, sobretodo después de abortar.

Por último

Los vuelos serán más cortos, pero pueden ser igual de buenos, incluso mágicos. Sé un poco más precavido porque verás y sentirás menos lo que sucede. El invierno hace las cosas más difíciles y peligrosas, así que disfruta con responsabilidad. O cambia de latitud. ☒



Charger²

Energize Your Life



MAGIA EN EL MONT BLANC

El primer día de septiembre hubo condiciones excepcionales en el Mont Blanc que permitieron que algunos pilotos escalaran y volaran desde la cima en la montaña y después completar la impresionante vuelta al Mont Blanc en la tarde. Jake Holland estuvo ahí
Fotografías: Olivier Laugero y Jake Holland





▲ ESCALAR Y VOLAR

Despegue desde la cima del Mont Blanc a 4809m el 1ro de septiembre. El vuelo hasta el valle de Chamonix toma unos 30 minutos
Fotos: Jake Holland

◀ ◀ VUELTA AL MONT BLANC

La famosa cara Brenva del Mont Blanc, en el lado italiano de la montaña
Foto: Olivier Laugero
Piloto: Thomas Jeannot de la escuela de vuelo Fly Mont Blanc

En invierno, el sol no llega a mi casa durante tres meses, así de enorme es el Mont Blanc. Con 4809m, es la montaña más alta de Europa Occidental y su cumbre es una frontera natural entre Francia al norte e Italia al sur.

El cazador de gamuza y de cristales Jacques Balmat y el doctor Michel Paccard fueron los primeros en escalar la montaña el 8 de agosto de 1786, fecha que marca el inicio del montañismo moderno. Unos 245 después, su cumbre nevada sigue siendo un reto y atrae a unos 30.000 escaladores al año, así como esquiadores y en décadas recientes, pilotos de parapente.

Podría discutirse que el Mont Blanc entrega su cumbre demasiado fácil, sobretodo si lo comparamos con los afilados Matterhorn (4478m) en Suiza o la Aiguille Verte (4122m), su vecina en Chamonix que solo puede escalarse con habilidades razonables. Sin embargo, el Mont Blanc es especial en su propia forma. No solo es el pico más alto en Europa occidental, sino que

también es uno de los macizos más grandes. El espacio que ocupa es enorme y tiene muchos picos secundarios que cuelgan de sus lomos anchos.

El macizo como tal, corta Francia, Suiza e Italia. Por sí solo ilustra la complejidad de la geografía que está compuesta por muchos valles y collados altos alrededor del pico que crean barreras físicas enormes entre comunidades que están apenas a unos kilómetros las unas de las otras a vuelo de pájaro.

Comprometerse a vivir bajo la sombra de este gigante es una decisión fácil para la comunidad internacional que llama Chamonix su hogar. Puede que suene cliché, pero la cantidad de aventuras clásicas accesibles desde la puerta de tu casa podrían ocuparte toda la vida. Si a ello le añadimos imaginación y motivación, vivirás días inolvidables.

Al igual que todo al aire libre, las condiciones son clave. Debido a su altura elevada, en el macizo del Mont Blanc con frecuencia hay viento fuerte. La cantidad de días en los que se puede volar desde su cumbre redonda no son muchos.



Esto combinado con la prohibición de volar en verano para darle espacio al servicio de rescate (PGHM) para llevar a cabo la impresionante hazaña de rescatar personas heridas y atascadas en la montaña hace que las oportunidades de escalar y despegar desde la cumbre se reduzcan enormemente.

Afortunadamente, en septiembre generalmente hay buenas oportunidades con sistemas de alta presión estables y mañanas despejadas, que lo hacen uno de los mejores meses para intentar escalar y volar.

El ascenso

Existen muchas rutas para llegar a la cumbre del Mont Blanc y la clásica es la ruta Goûter, por la cresta oeste. Es una ruta clásica de caminata y miles la hacen al año. Para los guías de montaña en Chamonix, es su pan de cada día.

Del lado este de la montaña está la Aiguille du Midi, una torre de granito prominente de 3842m que vigila el acceso a la gran montaña. Uno de los

teleféricos más famosos del mundo va desde el valle de Chamonix hasta casi su cumbre y permite llegar a los picos y glaciares del macizo. Casi a nivel mítico, desde la última estación del teleférico de Midi se puede escalar el Mont Blanc por los Tres Montes. El primero es el Mont Blanc du Tacul (4248m), después está el Mont Maudit (4465m) y por último, la gran montaña. Esta ruta es un poco más técnica y está expuesta a laderas empinadas y seracs enormes que cuelgan amenazantes. Escalar por esta ruta requiere habilidades sólidas de montañismo y no es para montañistas sin experiencia.

El 1ro de septiembre termina la prohibición de vuelo y el clima estaba genial. Trabajo como camarógrafo y cineasta a destajo y este verano estuve trabajando en un documental con Far North Productions, producido por Malcolm Wood que tiene planeado llevar a la vida parte de la historia del Mont Blanc. Ese día, estaba grabando a mis amigos Fred Souchon y Bastien Fleury, que trabajan en el PGHM Chamonix (rescate de

▲ EN SENTIDO DE LAS AGUJAS DEL RELOJ

Volando hacia el este por las Aiguilles Rouges antes de ir a Le Tour y hacia Suiza

Micky von Wachter abre camino en biplaza

En Italia, mirando hacia el pueblo de Entrèves abajo en el valle

Fotos: Olivier Lauguero / Jake Holland





montaña) y les encanta estar en montaña.

Mientras jadeaba y forzaba a mi guía para que se adelantara al grupo, el cielo color pastel empezaba a cobrar vida y se acercaba esa ventana corta y especial para quienes les encanta hacer imágenes. El montañismo es gracioso. Puede que haya más incomodidad que placer, pero eso es lo que hace que esos momentos gloriosos que ni sabías que existían parezcan aún más intensos.

La ruta clásica requirió salir del refugio de montaña a las 2am, rodeados de oscuridad. Nuestra concentración estaba limitada al foco de luz estrecho de nuestras linternas frontales. Nos esforzábamos principalmente en avanzar montaña arriba, con una que otra toma con la cámara para documentar la parte inicial del ascenso.

Lentamente, empezamos a ver las montañas a nuestro alrededor que se revelaron de la oscuridad como una foto en un cuarto oscuro, formas enormes que empezaban a dibujarse con toques de lo que se convertirían en colores fluorescentes.

El trabajo de un equipo de producción pequeño es como el de una navaja suiza pequeña. Cambiar la cámara RED por el dron, esforzarse para capturar todas las imágenes que pudiéramos en tan poco tiempo. El amanecer llegó rápido mientras nos esforzábamos para llegar a la cumbre.

Cuando llegó, fue glorioso y pleno. Apenas los colores fluorescentes hicieron su aparición para crear esa tonalidad de otro mundo, empezaron a dar paso al brillo más constante de la luz del día.

En la cumbre, me sentí mal como siempre, no completamente aclimatado, pero impresionado por las posibilidades que teníamos alrededor. Con apenas un soplo de viento, el dragón había estado temporalmente domado y en su cumbre estaban varios caballeros listos para despegar.

Fue un placer ver a otros grupos arriba, todos habían luchado contra sus propias dudas para estar ahí. La petulancia que emanaban los que tenían alas contra los que no tenían era casi palpable. Saber que en 30 o 40 minutos estaríamos deleitándonos en la seguridad del valle después de dar cuatro o cinco pasos es algo poderoso. Para aquellos sin alas, la realidad es seis a ocho horas de caminata montaña abajo por terreno peligroso lleno de trampas malvadas.

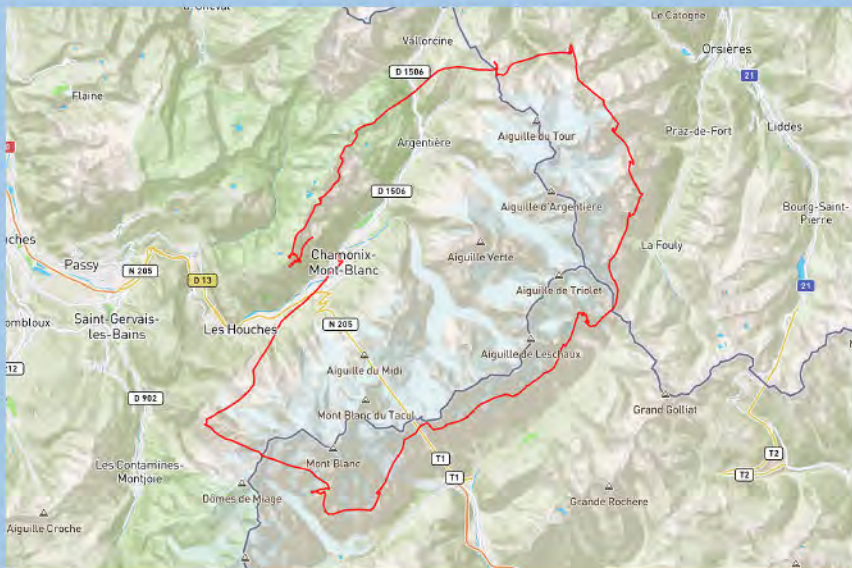
Grabar parapente es emocionante. Las velas coloridas producen imágenes atractivas mientras atraviesan esta tierra de hielo y granito dorado. Las lenguas glaciares cuelgan de las piedras y forman esculturas inverosímiles. Volar por ahí es surrealista.

Después de aterrizar y terminar mi trabajo, me alegraba saber que tantos años de conocimiento

▲ TERRENO COMPROMETIDO

Lado norte (francés) del Dôme de Miages (3673m), con el Col de Miages (3350m) a la izquierda.

◀ Glaciar de Freney en el lado italiano sur del Mont Blanc
Fotos: Olivier Laugero



La vuelta al Mont Blanc es un clásico de 65-75km que requiere condiciones excelentes. Jake despegó del valle de Chamoni en Planpraz un poco después del mediodía. La ruta lo llevó en el sentido de las agujas del reloj por Aiguilles Rouges, para luego cruzar hacia Le Tour a Suiza. Ahí llegó al lado sur del macizo, desde donde saltó de una cresta a la otra por el lado sur del Mont Blanc. El techo alto le permitió cruzar de vuelta a Francia por el norte del Col du Miage (3350m) a 3750m. De ahí, hizo un planeo espectacular para regresar a Chamoni.

Traza del vuelo: tinyurl.com/outdoorjake Mapa: © Mapbox, © OpenStreetMap

y habilidades técnicas adquiridas con esfuerzo se habían reunido nuevamente para lograr otro extravagante día de trabajo. Pero el día no se había acabado.

Si los días en los que se puede volar desde la cumbre son un 5% del año, entonces la cantidad de días en los que se puede volar desde el techo de Europa y hacer la legendaria circunnavegación justo después deben ser el 1%. A pesar de ser un vuelo de apenas 65km, te prometo que esa cifra está llena de más térmicas fuertes y paisajes alucinantes que quizás en otra parte de Europa. Fred y yo estábamos ansiosos de ver si lográbamos aprovechar estas condiciones fantásticas y ganar por partida doble.

Vuelta al Mont Blanc

Cambié mi UFO de AirDesign de 13m por mi equipo de distancia y sentía en mi mente que luchaba con la falta de sueño. Me prometí a mí mismo que aterrizaría si no me sentía bien cuando llegara a base de nube.

Las vocecitas me molestaron por la cresta inicial sobre Planpraz. Había muchos pilotos en vuelo. Luchaba contra la paranoia. ¿Y si no veía a alguien y chocaba contra el? ¿Estoy



demasiado cansado para esto? Me siento fatal. Ve a aterrizar.

Llegué a base de nube y las dudas empezaron a disiparse. El cansancio desapareció como aquellos colores pasteles a principio del día y sentía que mi agudeza mental volvía.

Despegué a las 12:30pm, un poco retrasado con respecto a los demás pilotos, pero las condiciones estaban un poco más establecidas. Para cuando estaba en el glaciar de Le Tour, empecé a alcanzarlos. Se siente bien estar con otros pilotos, calma los nervios y las dudas de si las condiciones son las adecuadas.

Cuando llegué al glaciar de Le Tour, vi a Micky von Wachter volando en biplaza. ¡Qué belleza ser un piloto con suficiente habilidad como para llevar a alguien a un vuelo tan glorioso!

Cuando cruzamos hacia Suiza fue donde empezó la parte técnica del vuelo. De ahí, se cruza de una arista a la otra, que dividen a los glaciares que descienden de los picos más arriba. Las condiciones de ese día hicieron que voláramos un poco bajos del lado suizo, pero estar en la retaguardia del grupo me permitió ver de dónde habían partido los demás a la cresta siguiente demasiado bajos y que les

costaba mantenerse en el valle y dónde los demás remontaban bien.

Después de pasar por el último glaciar suizo y por el Col Ferret (2537m), llegamos al lado italiano del Mont Blanc. Aquí es donde el paisaje pasa de ser épico a colosal, casi a escala de los Himalayas. Jugamos con un techo a más de 4000m, giramos térmicas turbulentas de 6m/s por crestas icónicas que a pie requerirían días. Es aquí que el vuelo se convierte en algo tan especial para mí. Es el nido del cuervo de las montañas. Ves cosas con tan poco esfuerzo físico, que los montañistas de otra época no lo creerían.

A 3350m el Col de Miage es el último y más alto de los obstáculos de la vuelta al Mont Blanc. Había subido a pie unos meses antes, durante el rodaje del mismo documental del Mont Blanc. En ese entonces, cada paso lo habíamos sudado. Pero aquí estaba, volando a 3750m sobre el mismo relieve, con una visión más amplia de la montaña. Es colosal, enorme, la cantidad de hielo que tiene hay que verla para creerlo.

Qué día tan espectacular. 🏔️

Gracias a Fred por la inspiración y a Micky por haberme mostrado el camino por el último collado.

▲ EN CASA

De regreso por el lado sur del valle de Chamonix, sobre el glaciar de Taconnaz.
Foto: Olivier Laugero

◀ Micky von Wachter cruzando el Col de Miage (3350m) con el valle de Contamines abajo
Foto: Jake Holland



PELÍCULA

Ve el video de ocho minutos de Jake, Mont Blanc Unlimited
youtu.be/m4nHEsszs2g



BICHO CARRERA

El nuevo campeón del mundo de acro Víctor 'Bicho' Carrera conversa con Bastinenne Wentzel acerca de sus sueños, el juego mental del parapente, velocidad y maniobras

“¡Es un sueño!”

Bicho Carrera sigue radiante de alegría después de haber ganado el 3er Campeonato Mundial FAI de Acrobacia en Parapente en Italia en julio de este año. Ser campeón del mundo ha sido su meta desde que decidió ser piloto profesional en 2015 cuando tenía apenas 19 años. “¡Me siento bien! ¡Ha sido mucho trabajo y sacrificio, pero valió la pena!” dice sonriendo.

Hace apenas un año, no pensaba que fuera posible. Estaba atascado en su Chile natal debido a la pandemia del Covid y no pudo viajar ni entrenar durante un año. Pero cuando llegó 2021, todo cambió para bien. “Durante los entrenamientos en El Hierro y Orgañá, empecé a sentir que tendría oportunidad de subir al podio”.

Nació en Chile y en marzo, se mudó a República Checa por amor. Se casó con Kristyna Takaova, también talentosa piloto de acro, en noviembre de 2020 y la pareja ahora vive en la capital, Praga. Bicho ahora compite también por República Checa porque era más fácil coordinarlo que sacarse una licencia chilena. “La idea es vivir aquí unos tres años porque Kristyna está

en un momento importante de su carrera como ingeniero. Después, puede que nos mudemos. Me gustaría vivir en España, cerca de la costa donde haya siempre buen clima”.

Creció en el pueblo costero de Maitencillo, a unos 150km al norte de Santiago, y aprendió a volar parapente muy joven. También lo mantuvo relativamente cerca del suelo. “Pasé toda mi vida haciendo ladera. Volaba cerca del suelo, jugaba entre las casas y los árboles. Mi zona de vuelo tiene apenas 85m de alto y hacía SATs y aprendí a hacer helicóptero ahí. Todos decían que estaba loco, pero nunca me hice daño. Fue una época divertida”.

Viendo a los profesionales

Pero no había casi ningún otro piloto de acro de quién aprender. “Aprendí casi solo. La referencia que tenía era lo que leía en las revistas y veía en videos de Horacio Llorens, François Ragolski, Raúl Rodríguez. Aprendí viéndolos y soñaba con hacerlo algún día”.

Bicho no perdió nada de tiempo para perseguir su sueño. En 2015, con apenas 19 años, viajó por primera vez fuera de Chile para ir a Orgañá,



▲ EN CASA

Bicho en su zona de vuelo en la playa de Maitencillo, Valparaíso, enero 2021
Foto: Nicolás Gantz

◀ ECLIPSADO

En el valle de Elqui, en el norte de Chile mientras esperaba para volar paramotor durante el eclipse solar en julio de 2019
Foto: Alfred Jürgen Westermeyer / Archivos Red Bull

la famosa zona de acro en España y se dedicó a convertirse en piloto profesional. Su lista de logros en acro empezó ese mismo año, como un primer lugar en la Copa Española de Acro y un quinto lugar en el Campeonato Mundial de Acro en Annecy, Francia al año siguiente.

Juego mental

Este año, a pesar de haber empezado a entrenar de nuevo, Bicho sintió que necesitaba prepararse mejor para hacer realidad su sueño de ganar el Campeonato Mundial de Acro. Patrocinado por Red Bull, tuvo acceso a su centro de entrenamiento para atletas en Austria. Ahí, obtuvo consejos de cómo ponerse en forma y comer mejor. Pero lo más importante es que

aprendió la importancia de la actitud mental para tener éxito en competencia.

“El psicólogo me enseñó cómo ser más constante. Que puedo empezar una competencia bien sin presión. Sin expectativas. Una vez que te acercas al primer lugar, puede que te pongas nervioso y te equivocas. Todo está en pensar positivo, tener los mismos pensamientos que al principio. Es un juego mental. ¿Por qué no volar igual en competencia que en los entrenamientos?”

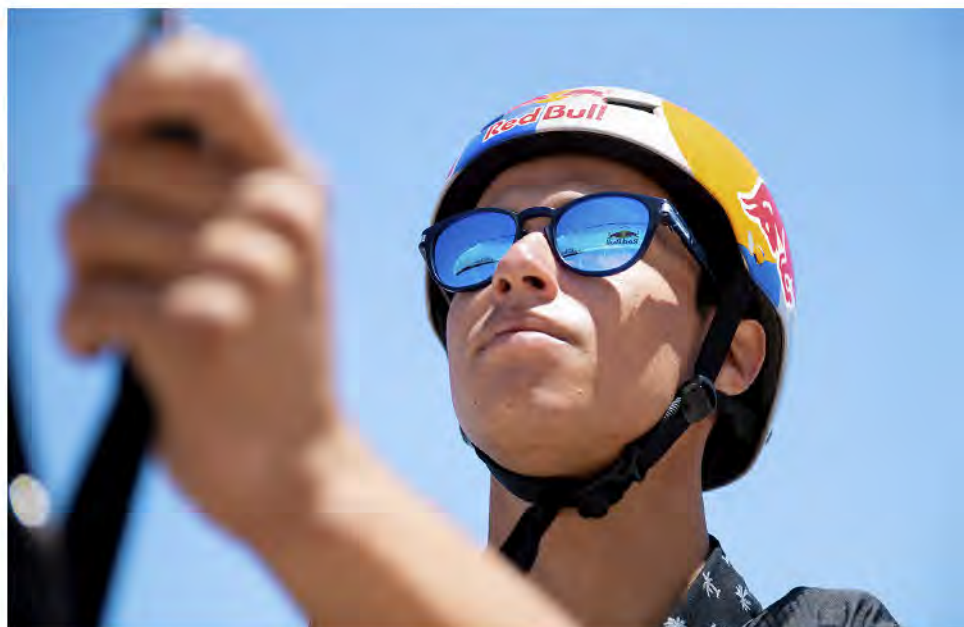
Nueva ala

Patrocinado por Advance, Bicho recibió su nueva Omikron en abril. Es una nueva versión de su ala de acro con 14m², muy pequeña, similar a las que vuelan los mejores pilotos. Pero tardé



un poco en acostumbrarme, dijo Bicho. Antes volaba una Omikron 16m² que no es mucho más grande, pero tiene otro diseño que la nueva. “La nueva Omikron tiene un perfil diferente y solo tres bandas. La vieja tenía cuatro. Así que al principio no estaba seguro del ala, pero sirvió. Lo principal es que se puede hacer pérdida a infinity con ella”.

Mientras se acostumbraba a la nueva ala, Bicho entrenó mucho en Orgañá, al igual que prácticamente todos los mejores pilotos de acro del mundo todos los años. A pesar de que el clima no estuvo tan favorable como lo habitual, sigue siendo importante entrenar en diferentes lugares, dice Bicho. “Las condiciones en Orgañá son muy secas y fuertes. El ala tiene más presión, es más rápida y se siente bien. Por supuesto que



es más fácil. Volar sobre un lago como en Italia es diferente. El lago es húmedo y sobretodo cuando ha llovido, el ala se siente como si estuviera muy vieja”.

Volar a ciegas

A Bicho le gusta entrenar las maniobras que le salen muy bien, “Me concentro en lo que puedo hacer. [En competencia] no intento hacer cosas que no hago bien porque si pasa algo, podría meterme en problemas”. Para ver qué maniobras le salen muy bien y cuáles necesita aprender todavía, Bicho a veces vuela con tapaojos.

Los fanáticos de Star Wars recordarán la escena en la que Luke Skywalker entrena con el sable de luz con los ojos tapados. El video de Bicho en las redes sociales es parecido, muestra su excelente habilidad para hacer maniobras por instinto. “Es divertido, puedo ver si tengo instinto o si puedo hacer la maniobra solo porque veo el ala. Aprendí cuáles maniobras puedo hacer bien, como el cork, mactwist, heli a sat, sat a heli y el joker”.

Nuevas maniobras y talentos

Sin embargo, este año Theo de Blic inventó una serie de maniobras estilo pérdida a infinity. En competencias, estas maniobras dan muchos puntos. “No había otra opción”, dice Bicho. “Tuve que aprenderlas”.

Esta maniobra requiere hacer una pérdida y después durante la abatida se acelera tanto que el piloto le pasa por encima y entra en infinity, dando vueltas una y otra vez. Theo demostró que era posible y ahora otros están ansiosos de hacerlo también.

▲ CONCENTRADO

Bicho se convirtió en piloto profesional cuando tenía 19. Carreteando en Chile
Foto: Nicolás Gantz



¿ACRO WORLD TOUR O CAMPEONATO MUNDIAL?

El circuito oficial FAI de competencias de acro en parapente consiste en dos partes: el Acro World Tour (AWT) anual y el Campeonato Mundial de Parapente Acrobático cada dos años. El AWT son varias competencias en una temporada; al final, se suman las puntuaciones y surge un ganador de la AWT, también llamado Campeón de la Copa del Mundo.

El Campeonato Mundial de Parapente Acrobático (o Mundial) es una competencia que se lleva a cabo cada dos o tres años y el ganador es el Campeón Mundial de Acro FAI. Para competir, los pilotos necesitan una licencia deportiva y pasar una prueba de selección en la que deben hacer una pérdida, wingovers, SAT y helicóptero de forma segura.

CÓMO PUNTÚAN LAS COMPES DE ACRO

Para los espectadores, una competencia de acro es espectacular pero puede ser difícil de seguir por su sistema de puntuación complicado. Así es como funciona. Hay una lista de maniobras que los pilotos pueden hacer. Cada maniobra puede hacerse a la izquierda y a la derecha, volteado (volando de espalda) y a la inversa - invirtiendo la rotación durante la maniobra.

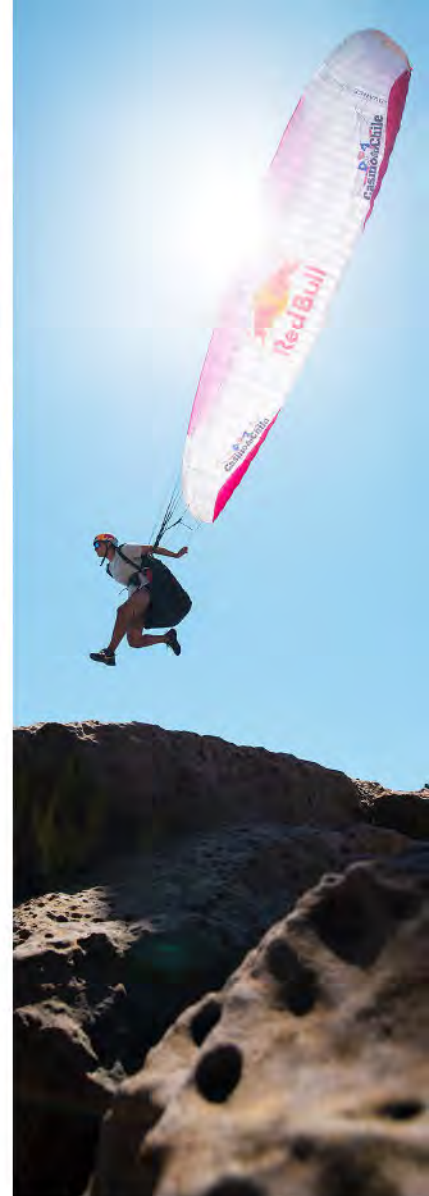
Un ejemplo es el misty a helicóptero: un mistyflip a la derecha seguido de un helicóptero a la izquierda es más difícil que un misty a la derecha seguido de un helicóptero a la derecha y por lo tanto, da más puntos. Cada variante puede hacerse una sola vez por ronda. Esto significa que los pilotos deben poder hacer muchas maniobras y requiere creatividad. Los competidores reciben puntos del jurado por una buena ejecución técnica (40%), una buena coreografía con conexiones fluidas (40%) y un aterrizaje perfecto, por ej., un aterrizaje helicóptero o giro de la muerte en la balsa (20%).

Es aquí donde se ve el ambiente amigable de los mejores pilotos de acro. En la comunidad unida de pilotos de acro de Orgañá todos los pilotos que buscaban resultados en el mundial se ayudaban unos a los otros para entrenar, compartían información y se daban consejos.

Bicho aprendió a hacer la versión más fácil rápido, la superpérdida a infinity (pérdida dinámica en la que ya hay péndulo para entrar en infinity). Pero a medida que se acercaba el mundial, le llamó la atención la versión que da más puntos, la pérdida a infinity. No estaba en la lista de maniobras aprobadas para el campeonato, pero Bicho y Horacio Llorens entrenaron y lograron hacerla un día antes de la competencia. La añadieron a la lista y Bicho la hizo a la perfección durante la competencia que le dio muchos puntos para acercarse al título.

Un buen año

Antes del mundial estuvo el AcroMAX, un evento del Acro World Tour. Bicho también ganó el AcroMAX que lo puso en la posición perfecta



para ganar también el AWT. Lamentablemente, no pudo participar en el segundo evento del AWT en septiembre en Albania debido a problemas de visado, así que tuvo que ver a Theo de Blic arrasar y llevarse el título. Sin embargo, demuestra lo bueno que ha sido el desempeño de Bicho este año.

¿Entonces, cuál es la clave del éxito? No lo sé. Entrené mucho. Tengo un buen equipo, eso es muy importante. Tengo buena actitud mental y buen estilo. Me gusta volar rápido, ese es mi estilo”.

Bicho vuela unas 400 horas al año, cuenta, y no solo en acro. Le encanta volar distancia, hacer caminatas y paramotor. Incluso tiene un triciclo en Chile para volar con su familia y amigos en paramotor.

Ahora que hizo realidad su sueño de acrobacia, le gustaría pasar más tiempo explorando. “Me gustaría mantener el título un rato más, pero cada vez será más difícil con la nueva generación que viene. Mi ambición no solo es ganar. Vuelo porque lo disfruto. Para mí, el vuelo de distancia es la verdadera sensación del parapente. No compito porque volar acro a nivel elite requiere

dedicación exclusiva, pero vuelo con mi Omega todo lo que puedo”.

No quiso revelarnos sus planes para los próximos años y nos dejó una respuesta enigmática: “Me gusta ir de aventura y ver qué puedo hacer en parapente en la montaña. No solo acro. Y tengo las herramientas para hacerlo”. Así que le pregunté, como está patrocinado por Red Bull, si tenía los X-Alps en la mira. “Es una idea. Está en la lista”, dice con una sonrisa. Puede que pronto veamos una nueva faceta de Bicho Carrera. 

▲ DESDE ARRIBA

En la playa en su Chile natal. Oro en el campeonato mundial Felicitado por Theo de Blic
Fotos: Nicolas Gantz / Rolf Steinmeier

◀ RONDA GANADORA

¡Sabe que ha hecho suficiente! En el mundial de acro en Italia en julio
Foto: Rolf Steinmeier

VÍCTOR CARRERA

Sobrenombre: Sus padres le dieron el sobrenombre de Bicho cuando era un niño

Año y lugar de nacimiento: enero 1996, Maitencillo, Chile

Nacionalidad: Chileno

Lugar de residencia: Praga, República Checa

Vuela solo desde: 2007

Mejor logro: Primer lugar Campeonato Mundial de Acro 2021

bichocarrera.com





SKYWALK CHILI 5

Erwin Voogt vuela la nueva EN-B intermedia de alta gama de Skywalk

A finales de verano, tuve que regresar a Saint-Vincent-les-Forts en los Alpes del sur de Francia dos semanas más a dar un curso de iniciación. ¡Sigue habiendo interés por nuestro hermoso deporte incluso durante la pandemia!

Skywalk me envió su nueva EN-B alta, la Chili 5, para que la probara mientras estaba allá. Ello me permitió volar el ala en condiciones diferentes, desde vuelos tranquilos con los alumnos hasta las condiciones térmicas nada fáciles típicas de tarde en Saint-Vincent-les-Forts. Con cero viento en Chorges o viento sur turbulento sobre el lago de Serre Ponçon, siempre fue divertido volar con la Chili 5.

Diseño y construcción

La Chili 5 está hecha principalmente con la misma tela que su hermana mayor, la Cayenne 6 (EN-C), que reseñamos el año pasado. El extradós está hecho de una combinación de

Dominico 30 DMF y TX-light, una tela usada por primera vez en parapente en la Cayenne 6. El intradós está hecho únicamente de TX-light. Lo particular de la TX-light es el patrón antidesgarre doble tejido dentro de la misma y una capa de poliuretano y silicona que deberían darle mejor resistencia contra el sol, arena, sal y agua.

Las costillas de Porcher Skytex 40g mantienen la nariz de tiburón moderada del borde de ataque en forma. Las costillas adicionales a mitad de algunos cajones y las minicostillas en el borde de fuga aumentan la estabilidad de la forma del ala. Todas las varillas de nylon son flexibles y no requieren una técnica de empaque especial; viene con un bolso interno y cinta de compresión.

A diferencia de la Cayenne 6, la Chili 5 no es una tres bandas de verdad. En la parte alta, las C se dividen en C y D. Las líneas están hechas de Liros y Edelrid diferentes. La tendencia en las EN-B altas de usar solo

▲ NUEVA GENERACIÓN

La Chili 5 tiene un alargamiento moderado de 5,6 y 57 cajones. Está dirigida a pilotos intermedios o pilotos experimentados que quieran rendimiento y pilotaje fácil pero divertido.
Foto: Miranda Oosterink

líneas sin funda pareciera haber vuelto a ser líneas inferiores con funda. La Chili 5 tiene líneas inferiores con fundas de colores que permite organizarlas más fácil.

Las bandas son de cinta de 12mm. El acelerador con poleas Ronstan y pilotaje con las C es un poco más voluminoso que el usado por la mayoría de las marcas en la actualidad. Los maillones tienen piezas plásticas para mantener las líneas en el lugar correcto.

Las asas de los frenos son de cinta con neopreno ligeramente acolchado - no me importaría si fueran un poco más suaves porque prefiero volar sin guantes. Las asas tienen un Velcro para hacerlas más pequeñas: esto podría facilitar volar con media vuelta, pero como las asas no son muy grandes, no estoy seguro que esta función se use mucho.

El ala y las bandas están diseñadas para pilotar con las C cuando se acelera. Skywalk lo llama "Control de Velocidad" (Speed Control), pero las bandas C no tienen asas - solo debes sostener las bandas C y funciona. Al halar el Control de Velocidad, básicamente eliminas (parcialmente) el calado que añadió el acelerador: las bandas C y B bajan al nivel de la A. Si aceleras a 100% y halas el Control de Velocidad al máximo, las

bandas A, B y C están nuevamente niveladas y al calado original, aunque ahora estarás 17cm más cerca del ala.

En resumen, la construcción rebosa buena calidad, como es de esperarse de Skywalk.

La talla XS pesa 4,8kg, 200g más ligera que la Cayenne 6 con el mismo rango de peso, a pesar de ser un ala un poco más grande (24,53 m² contra 23,43 m²). Pero con 'apenas' 57 cajones y un alargamiento moderado de 5,6, la Chili 5 es un ala diferente como lo veremos.

Despegue

Lo primero que me impresionó es lo fácil que despegue. Fue casi injusto para los alumnos que yo tuviera un ala que despegue con un solo tirón. ¡No hay que tener habilidades de Jedi!

Sí tiende a acelerar un poco hacia el cént, así que hace falta frenarla un poco para evitar que adelante cuando despegues con cero viento o viento suave, pero no hace falta hacer nada especial. Con más viento es muy obediente, e incluso es fácil de controlar poco cargada.

Incluso en el despegue de Saint-Vincent-les-Forts, donde las térmicas fuertes pueden hacer que los miedosos se queden en tierra, la Chili 5 fue relativamente fácil de controlar.

ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Skywalk: "La Chili 5 es un conjunto completo en su propia clase ... es fácil de volar con un comportamiento extremo de vuelo manejable. Nuevamente logramos mejorar la Chili en todos los aspectos para lograr una máxima comodidad y eficiencia de vuelo"

Uso: Vuelo dinámico, térmico y de distancia

Nivel del piloto: Intermedio en adelante

Tallas: XXS, XS, S, M, L.

Sup. plana (m²): 22,79, 24,53, 26,35, 28,23, 30,8

Peso: 4,5, 4,8, 5,0, 5,3, 5,6

PTV (kg): 55-85, 70-95, 85-105,

95-115, 105-135

Cajones: 57

Alargamiento plano: 5,6

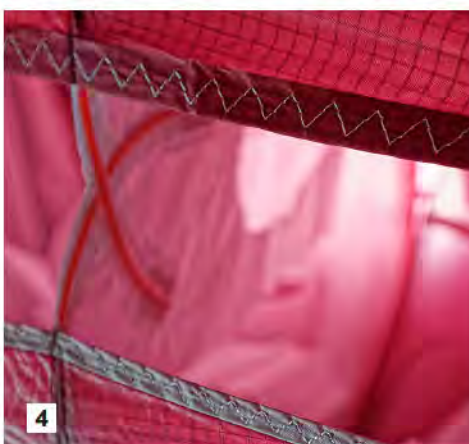
Homologación: EN/LTF B

skywalk.info

▼DETALLES

- 1 Bandas A divididas y líneas con fundas de colores
- 2 Bandas C sin asas para pilotar acelerado
- 3 Asas de freno acolchadas con Velcro para hacerlas más pequeñas
- 4 Nariz de tiburón en el borde de ataque
- 5 Bolso de empaque

Fotos: Skywalk / Erwin Voogt





▲ ACCESO FÁCIL

Girar en térmica es fácil gracias a la agilidad del ala. Acelerada sigue siendo sólida y estable. Tiene muchos detalles modernos como moldeo 3D, minicostillas, nariz de tiburón, varillas en las C, sistema de pilotaje con las bandas traseras y los Jet Flaps de Skywalk que ayudan a volar a bajas velocidades,

Fotos: Skywalk / Miranda Oosterink

La vela infla y sube rápido, minimizando ese tirón potencialmente peligroso cuando se mueve por la zona de potencia. Un tironcito en las bandas traseras es suficiente para evitar salir volando, si crees que ocurrirá.

Las líneas son fáciles de organizar, pero tuve nudos en las conexiones entre la cascada principal y la intermedia. Puede que haya sido por lo nuevas que estaban las líneas, ya que el ala vino directo de la fábrica. Pero cero preocupaciones por la calidad. Incluso las piedras afiladas en el despegue del Mont Colombes le hicieron ningún daño.

La combinación de su despegue fácil, robustez de los materiales, peso y volumen moderados hacen de la Chili 5 una opción interesante para hacer caminatas con unos gramos adicionales que no importarán tanto.

En vuelo

Skywalk dice con firmeza que la Chili 5 vuela de forma intuitiva porque el piloto y el ala se fusionan. Debo admitir que no exageran. Es un ala ágil y fácil de controlar. Es fácil pilotarla con el peso del cuerpo, incluso con el arnés ligero Skywalk Range X-Alps 2.

Skywalk recomienda no cargar el ala demasiado y de hecho, con poca carga

(mitad inferior del rango de peso) el ala sigue reaccionando rápido y puedes colocarla donde quieras de forma precisa.

Hablar por radio con los alumnos, tomar fotos y maniobrar al mismo tiempo con el peso del cuerpo fue un paseo. En turbulencia - y hubo bastante - hace falta relativamente poco pilotaje para mantener el rumbo del ala. Es fácil girar térmica gracias a la agilidad del ala, aunque no las muerde como otras. Te dice lo que sucede sin transmitir demasiado y rara vez cambia de rumbo sola. Tiene mucho menos alabeo comparada con la Cayenne 6, como es de esperarse de una EN-B contra una EN-C.

Acelerada a 100%, el ala sigue siendo sólida y estable. El aumento de velocidad es de aproximadamente 10-12km/h. A pesar de no haberlo medido de forma precisa, supongo que la tasa de planeo acelerada a tope es un poco menor a la de su hermana mayor EN-C. El pilotaje y control del cabeceo mientras se acelera puede hacerse con las bandas C - el "Control de Velocidad" mencionado anteriormente. Es eficiente y fácil de usar.

Una característica de Skywalk es desde luego los Jet Flaps: unas válvulas en el borde de fuga de la vela. Una de las cosas



para las que están diseñadas es para reducir la velocidad mínima de vuelo. El efecto es muy difícil de medir, pero, a manera de anécdota, para un ala con alargamiento modesto el aterrizaje ventoso y turbulento en el despegue de Saint-Vincent estuvo relativamente fácil con la Chili 5.

Descensos rápidos

Las bandas A externas tienen, como siempre, una banda aparte para hacer orejas. Las orejas son fácil y sencillo de hacer, sin eventualidades. Lo mismo aplica para las orejas grandes. Acelera un poco y tendrás un método útil para escaparte con confianza de cualquier lugar donde no quieras estar.

La Chili 5 es un ala ágil. Es como la hermana menor de su hermana Cayenne 6, EN-C. Sin embargo, las ganas con las que la Chili 5 entró en barrena me tomó un poco por sorpresa la primera vez que las hice. Una vez que estés consciente de ello, no es mayor problema, especialmente porque la fuerza G no es nada fuera de lo normal. (Creo que el radio del giro es bastante pequeño, lo que limita la fuerza G). ¡Pero gira rápido! Una vez que me acostumbré, y a pesar de la velocidad,

las barrenas son una técnica de descenso perfecta con la Chili 5.

Hacer barrena tanto con un arnés convencional sentado (con tabla) como con el arnés carenado ligero especializado Skywalk Range X-Alps 2, me acordé lo importante que es el arnés que se escoja. Con el arnés sentado la barrena se sintió más relajada, mientras que cuando usé el arnés carenado, la barrena requirió más pilotaje activo. Este tipo de diferencia se ve en todas las marcas y clases de alas y vale la pena recordar si tienes pensado combinar un arnés carenado de alta gama con un ala intermedia - algo que se ve mucho hoy en día. Como siempre, el consejo al hacer barrenas es pilotar para entrar y salir de ellas.

Veredicto

La Chili 5 es un ala intermedia de alta gama de libro. Es ágil pero no exigente de volar, incluso en condiciones turbulentas. Despegar con ella es facilísimo y durante el aterrizaje, el ala puede volarse a baja velocidad sin perder control. Súmale a eso una calidad de construcción excelente y un peso modesto. Es un ala tranquila para simplemente ir a volar y divertirse. ✎

▲ COLORES DIFERENTES

Los pilotos de Skywalk luciendo sus colores durante una transición en las Canarias. El ala es una EN B alta de libro. Es ágil pero no exigente, incluso en condiciones turbulentas

Fotos: Skywalk



ERWIN VOOGT

Erwin vuela parapente desde 2008 y es instructor en los Países Bajos. Disfruta todos los aspectos del vuelo libre: distancia, paramontañismo, un poco de acro y ayudar a los novatos en sus primeros pasos. Erwin voló la Skywalk Chili 5 XS con el arnés carenado Skywalk Range X-Alps 2 y con un arnés sentado con tabla a un PTV de 84kg.



INSTA360 GO 2

Laurent Boninfante vuela con "la cámara de acción más pequeña del mundo"

▲ MINÚSCULA

La cámara viene dentro de un estuche que es apenas más grande que el de los AirPods de Apple. Aquí aparece instalada con una base GoPro, pero también puede instalarse con un imán. Se incluyó el vario solar BipBip para ilustrar el tamaño. Foto: LB

► NO LA PIERDAS

La Go 2 dentro de su estuche. Sola, pesa apenas 27g y mide apenas 53 de alto. En esta vista de Annecy se puede apreciar la calidad de la imagen Foto: LB

Nunca he sentido que tengo la suficiente capacidad mental para lidiar con una cámara en vuelo.

Es una de las tantas cosas en qué pensar y posiblemente un peligro si se coloca en el casco porque las líneas podrían enredarse con ella al despegar, o en el peor de los casos, en caso de un incidente en vuelo.

La Go 2, "una cámara de acción minúscula" como la describe Insta360, ocupa muy poco espacio y, en teoría, pareciera muy fácil de usar. ¿Será lo suficientemente sencilla para yo manipularla en vuelo? ¿Será adecuada para el parapente?

Forma y controles

La cámara es minúscula, del tamaño de un pulgar. Cuando la instalé en la parte delantera del casco, la parte superior solo sobresalía ligeramente, por lo que representaba menos riesgo de enredarse.

Su menor tamaño implica que puedes instalarla en lugares nuevos. Por ejemplo,

me gusta que puedo fijarla a la banda A con el Easy Clip incluido.

También incluye un estuche de carga que es un poco más grande que el de los AirPods de Apple. Asegura la cámara con un imán y puede instalarse en un bastón. El estuche sirve también de control remoto y alarga bastante la duración de la batería.

La cámara es fácil de usar porque se puede presionar la parte delantera. Se le puede asignar 'clic sencillo' y 'clic doble' a cualquier modo de captura. Se puede escoger entre tres modos de foto y seis de video para cubrir todo lo que esperas desde videos HDR hasta cámara rápida, fotos nocturnas y más. Se programa con la aplicación móvil disponible para Apple y Android.

Modos de disparo

Experimenté principalmente con la cámara instalada en el casco o la banda. El Easy Clip mantiene la cámara en su sitio con un imán y se fija a la banda A. La conexión magnética

pareciera fuerte pero da nervios. Decidí irme por lo seguro y atarla.

Me pareció fácil operar la cámara en ambos modos, aunque preferiría un sonido o vibración más fuerte al hacer clic. En vuelo, el sonido queda opacado por el viento y la vibración no se siente. A veces, no sabía si la cámara estaba encendida y grabando.

También la probé con el estuche de carga abierto e instalada en un bastón. La conexión es magnética y se siente fuerte, así que no hace falta atarla. Funciona bien, pero un pequeño detalle es que el software de la cámara no elimina el bastón del video.

Por último, también puedes usar un colgante magnético alrededor del cuello y fijar la cámara a nivel del pecho sobre la ropa. Esto da un punto de vista en primera persona, pero funciona mejor en tierra que en vuelo porque las hebillas del arnés se atraviesan.

Calidad de la imagen

¿Cómo es posible que una cámara tan pequeña pueda producir imágenes tan buenas? Los colores son nítidos sin ser exagerados. Con el filtro de fábrica, no se ve nada borroso y puedes comprar filtros adicionales para situaciones con luz diferente.

La estabilización de la cámara es increíblemente suave y usa el algoritmo de estabilización FlowState de Insta360 en modo Pro. Cuando la instalas en la banda, puede que

a veces se sienta demasiado suave, pero creo que eso es preferible a demasiado inestable.

El modo de Video Pro permite encuadrar el video en formato vertical porque la resolución de la cámara es de 2880 x 2880 pero exporta a 2550 x 1440 con estabilizador. Esto te da la libertad de eliminar los pies o agregar el ala al cuadro. Dicho esto, ¡ten cuidado de no mostrar el borde de unión del video!

Batería y vuelo

La limitación principal es que la cámara sola tiene apenas 20 minutos de pila en modo Pro. Puedes meterla en el estuche y cargarla en 30 minutos (el estuche carga hasta 150 minutos de video antes de tener que cargarlo).

Otra limitación es que por calentarse demasiado, los videos en modo normal están limitados a 15 minutos y en modo Pro tienes un máximo de 10 minutos de grabación antes de que la cámara se apague.

¿Es conveniente para volar? Por supuesto que sí siempre y cuando no quieras grabar todo el vuelo y solo hacer videos específicos: quizás un despegue difícil, una pasada espectacular, un vuelo corto o una ronda de un curso SIV o de acro - gracias a que la cámara es contra agua hasta 4m.

Yo adopté la mía. Se adapta a mis necesidades básicas y finalmente puedo compartir mis vuelos con mi familia y amigos que no vuelan. 📷

ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Insta360: "La cámara de 20g con estabilización"

Dimensiones (mm): 52,9 x 23,6 x 20,7 (cámara sola, tamaño real)

Peso: 26,5g (cámara); 63,5g (estuche)

Modos de foto: Estándar, intervalos, modo noche, Starlapse, Pureshot

Resolución foto: 16:9 (2560 x 1440), 1:1 (2560 x 2560), 9:16 (1440 x 2560), film panorama (2936 x 1088)

Modos de video: Video (estabilización básica), Pro video (estabilización Flow State), HDR, cámara rápida (110 min = video de 7-minutos), hyperlapse, cámara lenta

Mejor resolución de video: 2560 x 1440 @ 50fps, 30fps, 25fps, 24fps

Tiempo ejecución: 30 min (Basic); 20 min (Pro)

Edición: Insta360 app, Android y Apple

Incluidos: Estuche de carga, colgante magnético, Easy clip, soporte pivotante, protección del lente

PVP: £294,99 / \$299,99 / €319,99

[insta360.com](https://www.insta360.com)

Imágenes

Volando en Francia con la Insta360 Go 2

youtu.be/7NRI-d9GQzA





APLICACIÓN SEEYOU NAVIGATOR

Joanna Di Grícoli probó la aplicación móvil de Naviter para el vuelo libre durante varios meses

Dirás que soy anticuada, pero soy de los pilotos que vuela con el teléfono en el bolsillo. Siempre he volado con instrumentos hechos para el vuelo y para mí un teléfono es solo un teléfono.

Pero cuando decidí armar un equipo ligero para caminar y volar distancia, empecé a ver qué aplicaciones existían para usar mi iPhone y, para ser sincera, no me convencieron. Terminé volando solo con el sonido de mi varío, un XCTracer mini.

Todo cambió cuando vi que Naviter lanzó la aplicación SeeYou Navigator. Como me encanta la marca y he tenido todos sus instrumentos, me inscribí en el programa de pruebas con mi iPhone y empecé a probarla. A continuación, mis impresiones después de haber usado la aplicación varios meses en vuelos de distancia y de paramontañismo.

Cómo conseguirla

La aplicación está disponible tanto para teléfonos Android como iPhone de Apple

- solo tienes que descargarla desde Google Play o la App Store. Existe una versión básica gratis y otra completa por €59 al año. Tiene una puntuación de 4,3/5 en la App Store y 4,2/5 en Google Play (con 5000 descargas), un comienzo que inspira confianza.

Apenas instalas la aplicación, pide tus datos de usuario de SeeYou Cloud, que permite usar más funciones como colecciones de balizas, bitácora de vuelo y radar de lluvia, entre otros. Por supuesto, puedes usarla sin tener cuenta en SeeYou Cloud pero está diseñada para usarla como parte del ecosistema Naviter.

Mi primera impresión cuando abrí la aplicación en mi iPhone 12 Mini fue que se ve elegante y refinada - muy pro. Después, cuando empecé a usarla era intuitiva y fácil.

Configuración de fábrica

La pantalla principal viene con información básica como altura, altura

sobre el suelo, velocidad, indicador de la fase de vuelo, hora, botones del menú y capas sobre un mapa con información de espacios aéreos.

Para configurar la pantalla a tu gusto basta con mantener presionado cualquiera de los campos y aparece un menú desplegable con opciones como añadir, mover, cambiar tamaño, editar y borrar.

La aplicación ofrece gran variedad de opciones de campos, indicadores y botones. Me encantó ver una brújula en los ajustes porque es algo que le he rogado a Naviter que agreguen en el Oudie, su instrumento de vuelo.

Entre los campos están los clásicos como posición, navegación y estadísticas que te permitirán hacer vuelos locales, navegar hacia una baliza de una colección e incluso volar distancia. Se puede cambiar fácilmente el color y transparencia de cada campo y arrastrarlos o cambiar el tamaño también es fácil e intuitivo.

Configuración

Cuando presionas el botón del menú principal, tienes atajos a balizas, alas, dispositivos, bitácora e incluso un botón para salir que pone a la aplicación en modo de reposo para ahorrar batería.

Algo que me gustó es que puedes configurar cuantas alas quieras, así que si vas a usar la aplicación con alas diferentes ahorrarás tiempo cuando subas el vuelo a cualquier concurso en línea. Ya hablaremos de eso. Ingresar los datos es fácil: tiene literalmente una biblioteca de todos los parapentes que existen en el mundo así que no cometerás errores. Puedes incluso escoger la talla del ala y usar así datos más precisos de la curva polar.

Enlazarlo a cualquier dispositivo Bluetooth es fácil. Solo hay que encender el dispositivo, esperar que aparezca en la lista y presionar el nombre. ¡Como por arte de magia! Yo enlacé la aplicación con un XC Tracer Mini II y el proceso de enlace transcurrió sin novedad.

La bitácora de vuelo es fácil de entender. Muestra todos tus vuelos en una lista con la traza del vuelo sobre un mapa. Si presionas un vuelo, te mostrará estadísticas básicas y

opciones de abrir el vuelo en SeeYou.Cloud, enviar el vuelo por email, Whatsapp o donde quieras, o incluso subirlo al concurso en línea de tu preferencia

Además de la página de la bitácora, muestra un resumen de tus horas de vuelo, vuelos y kilómetros volados para recordarte que tienes que volar o trabajar más.

Puedes agregar campos y botones desde el menú, cambiar la orientación de la pantalla, unidades, activar o desactivar los sonidos o el asistente en térmica, entre otros ajustes.

No pude probar las funciones integradas, pero la aplicación te permite vincular tus cuentas de SkySight y TopMeteo para que tengas información de clima en vuelo.

En vuelo

Después de personalizar la aplicación según mis necesidades, fue hora de verla funcionar en la vida real.

En vuelo, la aplicación funcionó perfecto. Me mostraba moviéndome suavemente por el terreno, sin retraso, y la información tenía sentido con lo que sentía y con el sonido del variómetro.

RESUMEN

Lo que dice Naviter: "Fácil de usar para que puedas concentrarte en volar"

Uso: Vuelo térmico, de distancia, paramontañismo

Cómo usarla: Sola o con un vario sencillo para tener un computador de vuelo funcional en tu teléfono con mapas excelentes

Nivel del piloto: Principiante a avanzado

Funcionalidades: Graba tu vuelos, asistente en térmica, espacios aéreos, planeo final, radar de lluvia, integración con TopMeteo y SkySight; carga a concursos en línea; integración con SeeYou Cloud; bitácora

Conexión: Bluetooth

Costo: Versión básica es gratis, completa €59/año
naviter.com/seeyou-navigator

◀ EN ACCIÓN

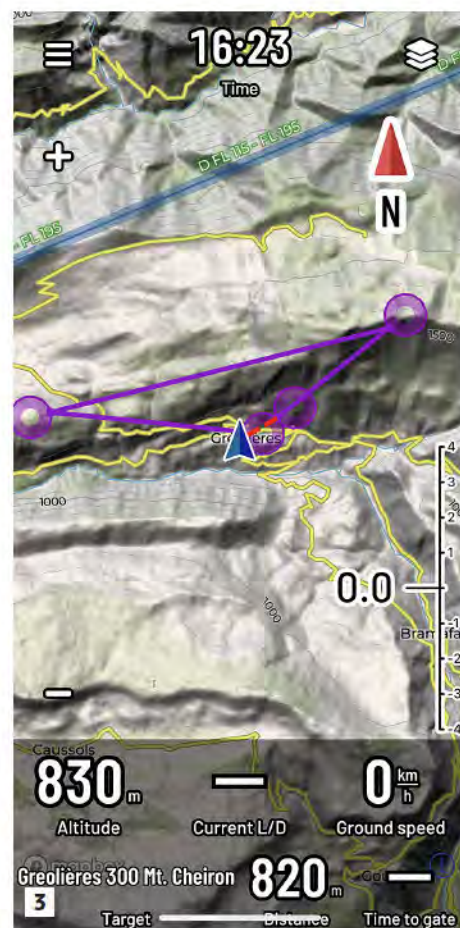
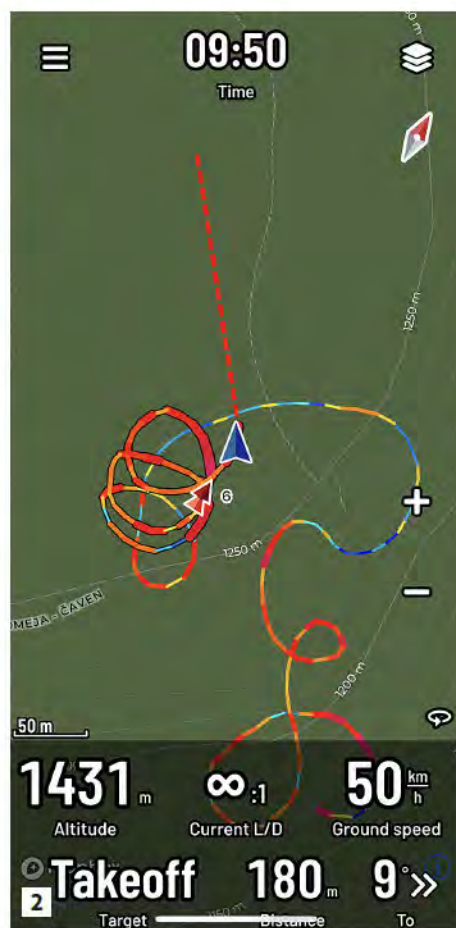
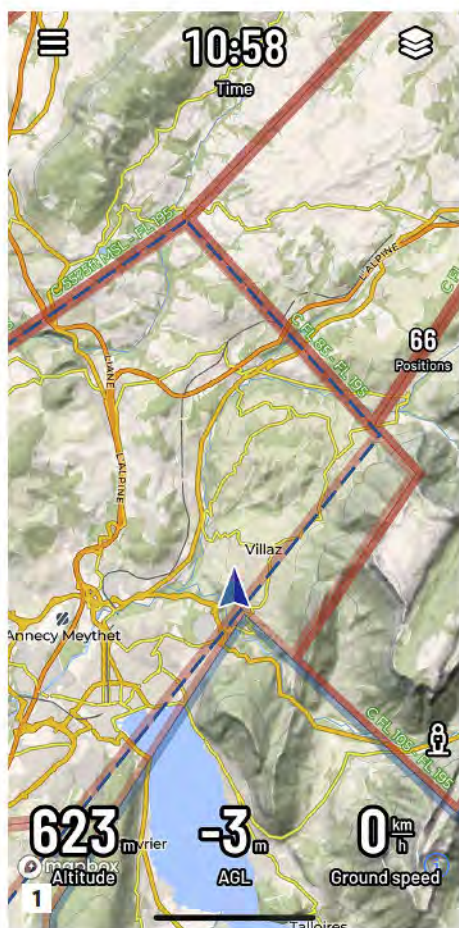
La aplicación Navigator con un teléfono Android Doogee S95 Pro conectado a un XCTracer Maxx
Foto: Marcus King

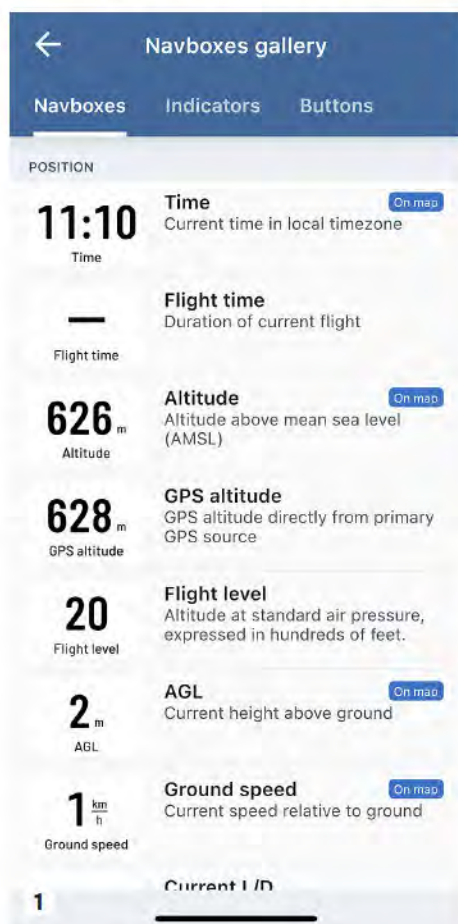
▼ CAPTURAS DE PANTALLA

1 Ajustes de fábrica con mapa y espacios aéreos

2 El asistente en térmica acerca la pantalla automáticamente

3 Una manga corta se muestra con una raya violeta





El mapa de relieve se ve genial en el iPhone, pero después de un rato cambié al mapa ligero que permite ver mejor la pantalla (y permite ahorrar batería).

Asistente en térmica

El asistente en térmica funciona muy bien. Al igual que el Oudie, hace un acercamiento mientras giras y muestra tu traza de vuelo en colores diferentes para que sepas dónde subes/bajas mejor o peor. Me sorprendió no ver la opción de mostrar las burbujas (no que me guste ese modo), pero cuando le pregunté a Naviter me confirmaron que trabajaban en ello (y en un asistente para triángulos FAI) para una actualización en el futuro. Cuando sales de la térmica, la aplicación aleja el mapa a como se veía antes.

Acercamiento

Me encanta que puedes acercar o alejar el mapa con los dedos como en una foto. También puedes añadir botones para alejar y acercar con un stylus. En la configuración, puedes cambiarlo a modo deslizador, pero tendrías que moverte por el mapa con dos dedos y no me pareció práctico en vuelo.



Capas

Este menú tiene buenas funciones como cuatro mapas y capas como OGN, aeropuertos, zonas de vuelo, espacios aéreos, lluvia, Skyways y térmicas. Desde luego, la información de Skyways y las térmicas está basada en todos los vuelos que existen en línea, así que porfa no vayas directo adonde esté en rojo sin ver el relieve y las condiciones. Sin embargo, esta información podría ser útil sobretodo si vuelas en una zona que no conozcas.

Los espacios aéreos se muestran como esperarías, de colores diferentes con información básica.

Balizas

Navegar hacia un punto es muy fácil. Puedes mantener presionado un lugar aleatorio en el mapa y volar hacia allí o escoger una baliza de la colección y seguir la línea roja punteada.

Versión beta

Como dije anteriormente, me inscribí al programa de prueba beta que me dio acceso a funciones que estarán disponibles en el futuro. Cualquiera puede probar la versión

◀DETALLES

- 1 Puedes añadir estos campos a la pantalla de inicio
- 2 Cada vuelo se graba con detalles y puedes subirlo al concurso en línea de tu preferencia

beta mediante TesFlight y contribuir al desarrollo de la aplicación.

La última versión beta que probé permite crear mangas desde cero con las balizas de tu lista, cargar una manga que hayas creado en SeeYou Cloud o escanear un código QR con la cámara trasera.

Crear una manga es muy intuitivo. Lo único que tienes que hacer es escoger una baliza de la lista o buscarla en el buscador. Una vez que hayas añadido las balizas, la aplicación establece la segunda como SSS y la última como ESS por defecto.

Naviter también añadió más campos como altura ganada dentro de una térmica y opciones dentro del asistente en térmica, entre otras funciones.

Veredicto

Es genial para quien quiera volar con su teléfono con o sin vario externo. Es perfecta para tenerla instalada y lista en caso de que tu instrumento principal falle en el despegue o si rompes la pantalla mientras vuelas en torno en pleno viaje de diez días en Brasil.

Algo que me gustaría que hiciera es que el mapa volviera a centrarse solo después de unos segundos para no tener que presionar el botón de centrado con la nariz; escoger la cámara para escanear el código QR y compartir la manga más fácil; botones de redes sociales (porque a todos nos gusta presumir nuestros vuelos de vez en cuando); poder compartir las mangas por mensajería; espacios aéreos que puedan presionarse para ver información detallada; rastreo en vivo y poder crear balizas nuevas dentro de la aplicación.

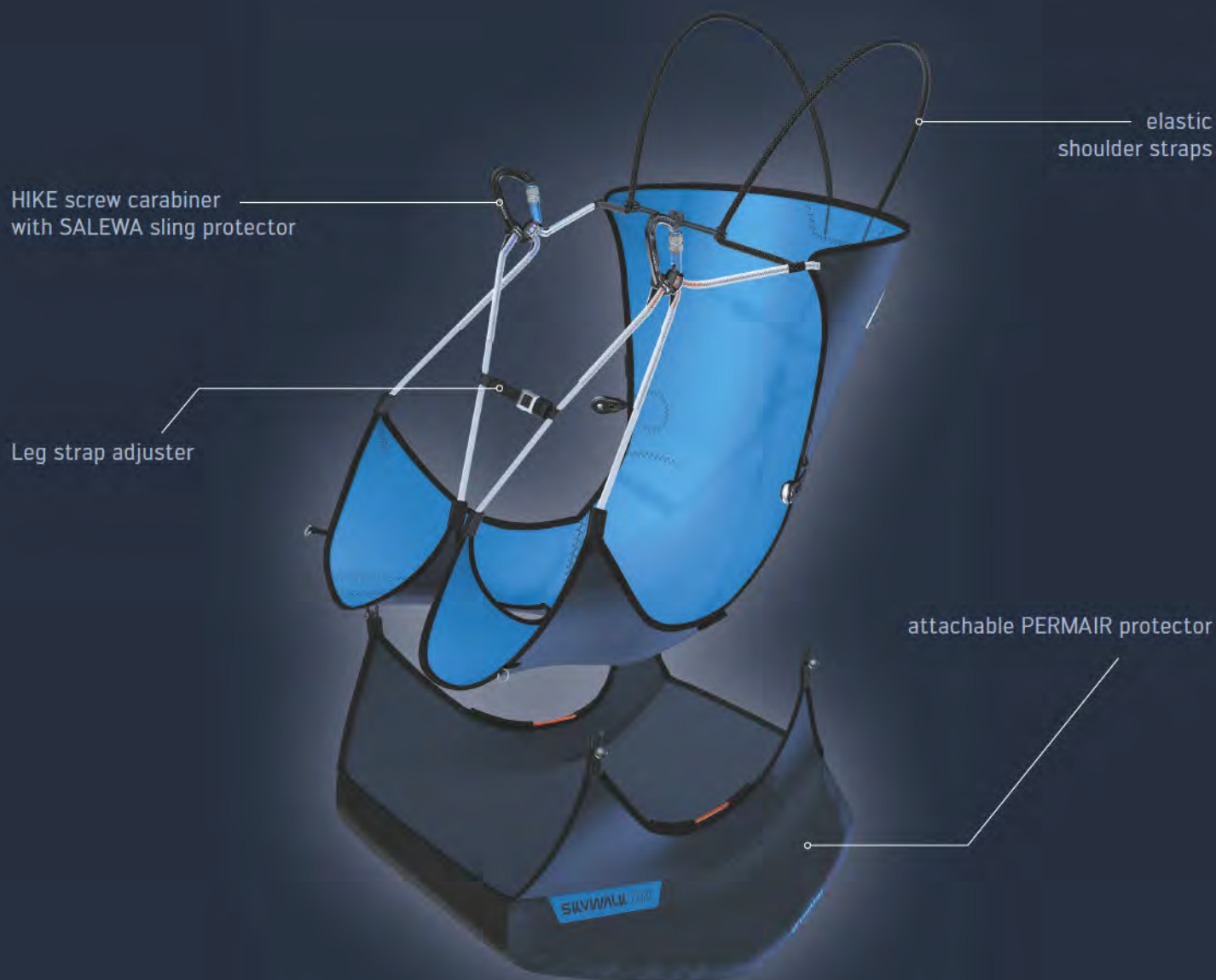
Conociendo a Naviter, estoy segura que llevarán las excelentes funcionalidades del Oudie a esta aplicación y estoy ansiosa de verla evolucionar. ✈️

¡ADQUIÉRELA!

Solo para nuestros lectores, obtén 30% de descuento el primer año de suscripción a SeeYou Cloud con el código XCMAG en naviter.com/redeem



AHORRA
30%



**Lightest harness
with permanent protector**

PERMAIR
TECHNOLOGY BY SKYWALK

- / Modular
- / Intuitive
- / Minimalistic
- / Ultralight - Pure Set 410g | PERMAIR Set 800g



Ropa, accesorios y más en
xcshop.com

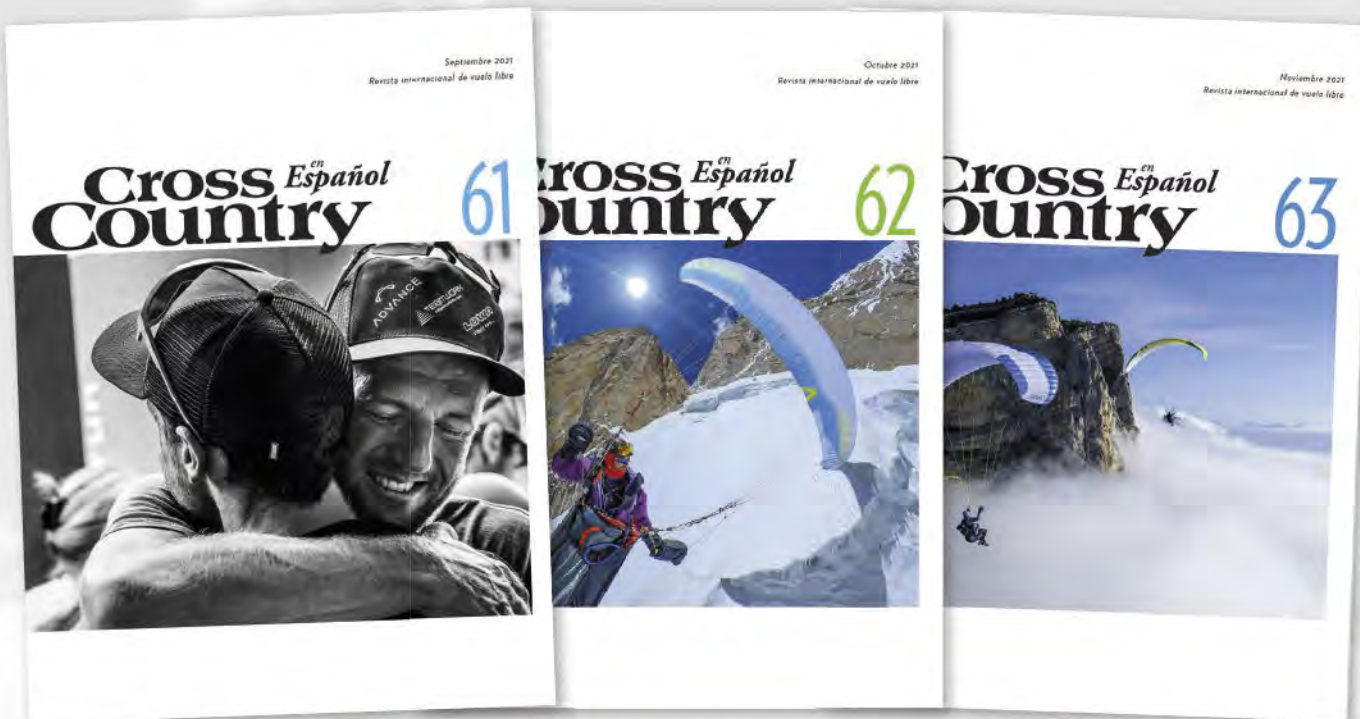


ENCUENTRA TU
 PRÓXIMA ALA EN
SKYADS.AERO

PPG KIT
ENGINE IS ALL YOU NEED!

INCLUDES ALL PARTS
 FROM ENGINE BOLTS TO PROPELLER COVER
WEIGHT OF THE FULL SET: ≈ 9.5 KG
FROM 990€
info@skyrunner.ru

SKYRUNNER
 PARAGLIDING



¿Necesitas más inspiración?

Encuéntrala en nuestros números anteriores

xcspanol.com

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



FOR YOUR DISTANT GOALS

VISION
(LTF/EN B)



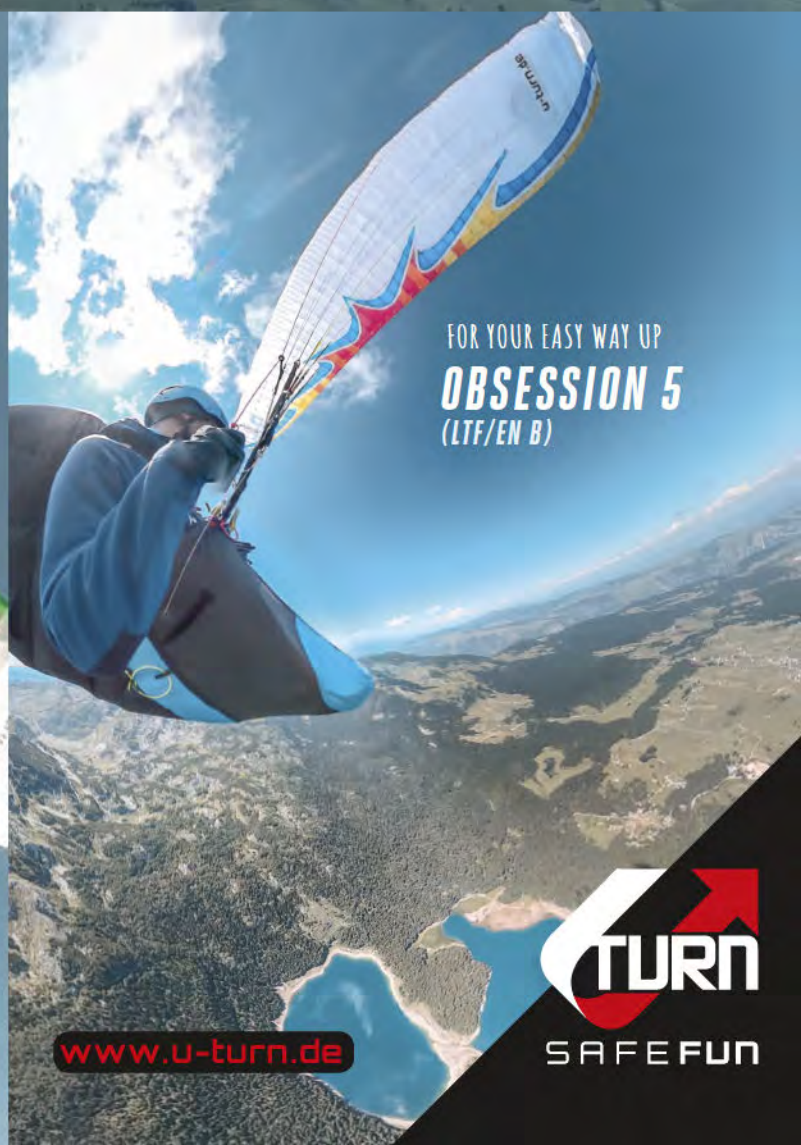
FOR YOUR SECURE MOMENTS OF HAPPINESS

ANNAPURNA
(LTF/EN A)



FOR YOUR EASY WAY UP

OBSESSION 5
(LTF/EN B)



www.u-turn.de

TURN
SAFE FUN

Cross *en Español*
Country