

Abril 2022

Revista internacional de vuelo libre

Cross *en* Español Country

66



UN TOQUE DE MAGIA

Los ingredientes son simplemente clásicos, sin complicaciones: 59 cajones, alargamiento 6, 3 bandas, perfil a prueba de bombas. Sin embargo, el plato culminante es inesperadamente exquisito.

La Explorer 2 simplemente re-conecta al piloto con la pura diversión del vuelo libre. No más luchas con el ala. No más dudas molestas. Solo la experiencia directa, como un plano de una escena que se enfoca.

5 tallas | 55-120kg | EN B





Explorer²

www.gingliders.com



RUSH SIX

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

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



Pilot: Horacio Llorens & Alvaro Murillo Rebollo

Photo: Óscar Lagarrotxa

Location: The Pyrenees, Spain

FLYOZONE.COM



■ ■ SNAKE



▸ The ultimate slalom paraglider.

photo Pawel Kozarzewski

No compromises.
Pure performance.



■ ■
DUDEK

www.dudek.eu

66 ABRIL 2022 ÍNDICE

► PRIMAVERA EN ANNECY

Aprovechando un día clásico
Foto: Jérôme Maupoint

▼ ¡PARTIDA!

Honorin Hamard y su nueva
Zeno 2 en Colombia
Foto: Ernesto Hinestroza



20

Brasil

Steve Ham hace su tarea y nos cuenta la historia del vuelo libre en Brasil

24

Análisis de vuelos de XC

Vuelas distancia pero, ¿lo estás haciendo bien? Rob Davis explica cómo analizar tu vuelo

38

Cómo volar como un pro

‘¡Disciplina!’ Russell Ogden nos dio una clase maestra en vuelo de competencia.

48

¡Levántate!

Bastienne Wentzel viajó a Turquía para un curso SIV y acro de puras mujeres con Jack Pimblett

56

Dudek Soul

Ligero y cómodo, Marcus King prueba este arnés carenado para todo uso

58

Gin Yeti Tandem 3

Nos fuimos de caminata con la tercera generación de este biplaza ultraligero de Gin Gliders

DESPEGUE - Editorial 8 - Galería 10 - **EQUIPOS** - Nuevos productos 14-17 - **ENTÉRATE** - Al desnudo 18 - Brasil 20 - **CI DE VUELO** - Icarística 22 - Gavin McClurg 32 - Clima 34 - Paramotor 36 - **RESEÑAS** - Dudek Soul 56 - Gin Yeti Tandem 3 58

**▲ VUELO LUNAR**

Cuando cambia la tecnología, también cambia nuestro rendimiento. La nueva EN-C dos bandas de AirDesign
Foto: AirDesign.

DISEÑO Y DESARROLLO

La tecnología del parapente dio otro paso adelante con el lanzamiento de la primera EN-C dos bandas, la Volt 4. Stephan Stiegler de AirDesign dijo: “Si no te dijera que volaste una dos bandas, probablemente no te habrías dado cuenta. Es muy fácil de volar”. Es un momento importante en el diseño del parapente y con varias EN-C dos bandas de otros fabricantes en camino, pareciera que pronto habrá bastante actividad en la clase EN-C.

Mientras tanto, en febrero, Honorin Hamard se apareció al Abierto Británico en Colombia con una Ozone Zeno 2 de paquete y casi hizo que colapsara el Internet de parapente mientras los fanáticos de la Zeno deseaban la nueva ala y discutían del nuevo diseño de colores. (Por cierto, ¡me gustó!)

Además, está la introducción de la tecnología de 3-2 bandas en la clase EN-B, que discutimos en el número anterior y 2022 se perfila como un año hito en el diseño y desarrollo del parapente. Está claro que los fabricantes han estado ocupados.

Cuando cambia la tecnología, también

cambiamos nosotros. Tenemos que aprender acerca del nuevo equipo y después cambia nuestro rendimiento. Lo que no podíamos hacer antes, ahora es más accesible: volamos más lejos, más alto y más tiempo.

Cuando las alas y arneses empezaron a ser más ligeros, hubo un auge en el paramontañismo y vuelo vivac. Con tan buen rendimiento en las categorías EN-B y C, es de esperarse que los pilotos hagan cosas asombrosas con este nuevo tipo de parapentes. Es emocionante y es parte del juego.

En este número, vemos cómo medir el rendimiento en vuelos de distancia comparando trazas. Le preguntamos al público qué aprendieron de la clase maestra de vuelo en competencia del campeón mundial Russell Ogden. También fuimos a Turquía a aprender incidencias en vuelo de Jack Pimblett. Como siempre, te traemos la mezcla usual de viajes, aventuras y paisajes.

Disfruta de este año que apenas comienza. ¡Va a estar divertido!

Ed Ewing, editor

Cross Country

In the core since 1988

Editor: Ed Ewing

Editor asociado, diseñador: Marcus King

Editora de noticias: Charlie King

Traducción: Joanna Di Grígoli

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

Publicidad: Verity Sowden-Green

Director: Hugh Miller

Cross Country en Español

espanol@xcmag.com

COLABORADORES

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

Visita www.xcespanol.com/como-contribuir/

ACERCA DE

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

EN LÍNEA

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



AVISO LEGAL

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

CÓMO LEERLA

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



XENON – Pure racing spirit

Dos bandas | 65 cajones | 6,7 de alargamiento | 3,15 kg (talla 17) | EN/LTF D

¡Altas prestaciones con un peso ultraligero! Excelente planeo, pilotaje fácil y elevada estabilidad: así es nuestra vela de dos bandas, que ha sido creada para competiciones de Hike & Fly, donde ha demostrado sus cualidades, y que garantiza largos vuelos de distancia sin riesgo de fatiga.

Más información sobre la vela y tu distribuidor local de NOVA puedes encontrarla aquí: www.nova.eu/xenon

NOVA
Performance Paragliders



En transición con el grupo durante la Copa del Mundo en Roldanillo, Colombia
Foto: PWCA





Saltando muros con la Samurai, el ala de paramotor de MacPara
Foto: MacPara



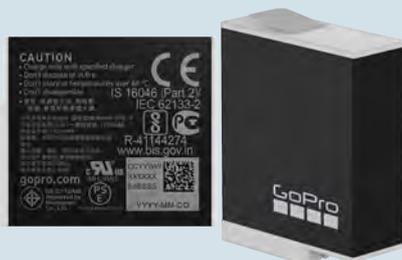
AVANCES



Nuevos colores de Skywalk

Skywalk tiene nuevo diseño de colores para la Mescal 6 (EN A) y la Arak Air (EN B ligera) para que correspondan con la recién lanzada Chili 5 y las próximas alas que lancen.

skywalk.info



Batería GoPro Enduro

La batería Enduro de ion de litio de 1720mAh para la Hero10 Black y la Hero9 Black dura hasta 40% más y funciona a temperaturas de hasta -10°C. Además, se carga 13% más rápido que las baterías GoPro convencionales. PVP €24,99.

gopro.com



Luz estroboscópica PPGSmoke

PPGSmoke rediseñó su sistema de luz estroboscópica. La unidad de 54x54x24mm incluye una luz principal y dos para los estabilizadores. Es dos veces más brillante, la mitad del tamaño y tiene un alcance dos o tres veces mayor que la versión anterior.

ppgsmoke.com

SKY AYA 2

La nueva ala "EN-A intermedia-alta" de Sky está diseñada para darle "un verdadero rendimiento aprovechable a pilotos novatos e intermedios que busquen un máximo de seguridad pasiva". Con 36 cajones y 4,69 de alargamiento, tiene excelente seguridad pasiva y estabilidad en el cabeceo. Además, tiene un pilotaje progresivo y preciso, por lo que es divertida de volar. Tiene buen planeo viento en contra y centra los núcleos de forma eficiente por lo que permite hacer vuelos de distancia. Está hecha de Dokdo N30 (38g/m²) de Dominico y estará disponible en tallas XS (50-72kg) a la XL (105-130kg) en seis colores. sky-cz.com



ICARO PICA²

La nueva EN-A de Icaro también está diseñada para ser segura y fácil para hacer el curso de vuelo y para después. Está hecha de Porcher Skytex 38 y STA15, una combinación de telas más ligeras que la Pica original. Según Icaro, la vela sube muy fácil sin adelantar por lo que el despegue es muy fácil. En vuelo, se siente compacta y tiene un pilotaje agradable y fácil. Gracias a su diseño de suspenso simple con apenas dos líneas principales de cada lado, las orejas son grandes y eficaces. Tiene un rango de velocidades amplio para su clase, que da tranquilidad en caso de que suba el viento. icaro-paraliders.com

DUDEK NEMO 5

Al igual que las dos alas anteriores, la nueva EN-A de escuela de Dudek es adecuada para hacer el curso pero está pensada para más que eso. Puede usarse con torno y también está disponible con bandas de paramotor. Entre los cambios con respecto a la Nemo 4 están un perfil con más estabilidad en el alabeo, mejor pilotaje y una nueva estructura interna con mejor distribución de la carga. El cambio a líneas A y B de Dyneema más delgadas ha mejorado el rendimiento, pero por tener bastante carga, no se encogerán. Estará disponible en cinco tallas (20m² a la 31m²) y en tres colores. dudek.eu





NIVIUK KODE P

La Kode P es la nueva ala ligera de paramontañismo de Niviuk. Está hecha en tallas 16m² a la 26m², todas homologadas EN A salvo la más pequeña que es EN B. Está basada en la Klimber 2P, optimizada en peso, comodidad y seguridad y es con la que Tanguy Renaud-Goud rompió el récord mundial de paramontañismo en 2021. Según Niviuk, todas las tallas despegan fácil y tienen un pilotaje intuitivo y divertido. Está hecha de Dokdo 25 de Dominico y pesa entre 1,8kg y 2,8kg. Los colores de serie son el Spicy (verde) y Acid (rojo). Viene con una mochila Kargo de 45l o 75l.  niviuk.com

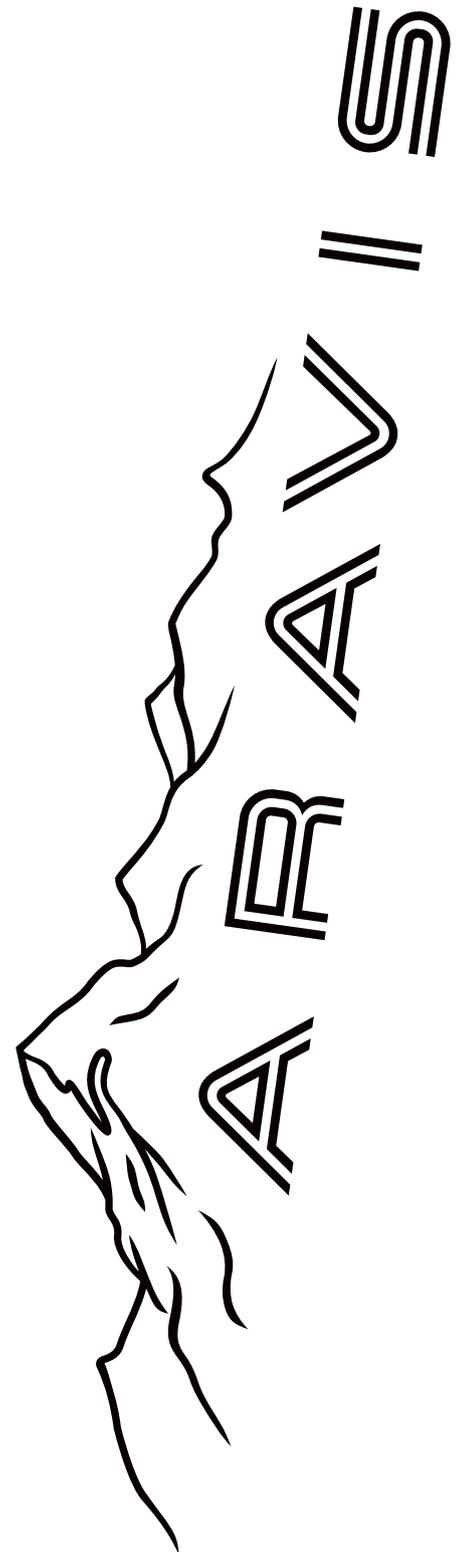
IOTA DLS

La última versión de la B alta ligera de Advance anuncia una nueva filosofía de diseño. DLS significa Estructura Ligera Duradera y según Advance, la Iota DLS es tan robusta y duradera como una vela convencional. Analizaron la tensión en diferentes partes y usaron los resultados para lograr la mejor combinación de telas ligeras y convencionales, así como la forma geométrica ideal para las diagonales, cintas de carga y costillas diagonales para mayor durabilidad. La talla más pequeña, la 21m², pesa 3,9kg y al no tener varillas en el extradós, es muy compacta. Las primeras se esperan en abril.  advance.swiss



VOLT 4

AirDesign develó oficialmente la Volt 4 en el festival de pruebas Stubai en línea a mediados de febrero y creen que es la primera EN-C dos bandas en salir al mercado. Según la marca, han estado trabajando en ella desde hace tiempo pero hasta que no se aprobara el uso de las líneas de plegadas para probar las EN-C, no era posible terminarla. A pesar de los avances que trae la tecnología dos bandas, AD dice que el ala está diseñada para el mismo tipo de pilotos que la Volt 3 y no es más exigente de volar. "El ala está hecha para estar a la par de las necesidades del piloto, no lo contrario."  ad-gliders.com



AVANCES



Bufandas Neo Protect

Las bufandas Neo Protect te mantendrán abrigado a base de nube y también tienen filtro antipartículas Covid, homologado por el Ministerio de Defensa Francés (DGA) conforme a normas UNS1. Disponibles en varios diseños.

flyneo.com



Mapas de convergencia TopMeteo

TopMeteo ahora tiene mapas que muestran zonas de convergencia. Actualmente, solo están disponibles para África (Namibia, Sudáfrica y Botsuana) pero de tener éxito, TopMeteo dice que también los desarrollarán para Europa y Estados Unidos.

TopMeteo.com



App Aero XC app actualizada

Se actualizó la aplicación de clima Aero XC y ahora tiene isobaras de presión más detalladas y mejor información de inestabilidad. Disponible gratis en Google Play para dispositivos Android.

[aerexc.com / play.google.com](http://aerexc.com/play.google.com)

ZENO 2

Ya salió al mercado la nueva EN-D dos bandas de Ozone. Los primeros días de febrero, Honorin Hamard del equipo de desarrollo y diseño de Ozone voló la Zeno 2 y ganó el Abierto Británico en Colombia, un logro poco común para una ala EN-D contra alas CCC en competencia. Russ Ogden cuenta que el rendimiento de la Zeno 2 en transición es igual al de la Enzo 3. A pesar de ello, la meta principal era conservar la comodidad y facilidad de la Zeno. Tiene la misma cantidad de cajones y alargamiento; mejor seguridad pasiva y responde mejor a los colapsos asimétricos y frontales.  flyozone.com



SKY EXOS 2

La Exos 2 es la nueva EN-C ligera de Sky. Es un ala para volar distancia y está diseñada para un equilibrio óptimo de estabilidad, sensibilidad y rendimiento. Según Sky, la Exos 2 sería una buena ala para pilotos que vengan de la clase B. Tiene 65 cajones y alargamiento de 6,4 (comparado con los 6,05 de la Delta 4 de Ozone y los 6,5 de la Volt 4 de AirDesign, ambas EN C). Está hecha de Porcher Skytex 27 en el intradós y extradós, reforzada con 32 en el borde de ataque y la talla M pesa 3,45kg. Estará disponible en cuatro tallas: S, M, L y XL en cuatro combinaciones de colores. 

sky-cz.com

WV CREST

El nuevo arnés reversible de Woody Valley pesa 1,98kg en la talla M con la mochila reversible, que puede desmontarse. Pensado para aventuras de paramontañismo y diseñado para ser cómodo durante caminatas y vuelos largos. Tiene un airbag autoinflable, contenedor integrado para el paracaídas y reflector Recco. El acelerador de dos peldaños tiene una liga para fijarlo al pie y tiene bolsillos accesibles en vuelo. La parte superior de la mochila se enrolla para cerrarla y tiene cierres de compresión. Disponible en cuatro tallas. Las dos pequeñas tienen mochilas de 55l y las dos grandes, de 70l.  woodyvalley.eu





CARENADO MOTORIZADO

El Power Pod de Fulcrum Engines es un arnés carenado con un motor con hélice tubular. Diseñado para pilotos de vuelo libre para despegar sin necesidad de montañas ni tornos y después apagarlo. La hélice es pequeña (0,5m en vez de las habituales de 1,1-1,4m) y no sobresale del aro, por lo que es menos molesto en tierra, más aerodinámico en vuelo y menos susceptible a que objetos entren en la hélice. Genera unos 50kg de empuje, suficientes para despegar con facilidad y trepar a 1,7-1,8m/s (probado con un piloto de 82kg con un parapente Sky Exos). fulcrum-engines.com



SUPAIR RADICAL 4

El nuevo arnés de montaña de Supair es un diseño modular. Es un arnés de 990g con espalda acolchada y perneras endurecidas con Mylar con suficiente soporte para vuelos largos. Un módulo airbag/ mochila quita y pon (1,25kg) se vende por separado. Está hecho con materiales más robustos que su predecesor y el airbag protege una zona más amplia. Se voltea en una mochila con parte superior enrollable con capacidad para una Leaf 2 o equivalente. Está diseñada para caminatas serias e incluye portabastones/portapiolet, guía para el tubo del camelbak y varios bolsillos. supair.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



▲ VERDE QUIERO VERTE
Reem Al-Kuthairi en Qatar
Foto: RAK

AL DESNUDO REEM AL-KUTHAIRI



Soy de Doha, Qatar. Soy entrenadora y me apasiona volar. Soy la primera mujer en Qatar en registrar y tener un ultraligero. Además de ultraligero, vuelo paramotor y parapente. Estoy aprendiendo a volar ultraligeros tres ejes y mi plan es sacar la licencia de girocóptero.

Antes de volar, estuve en el equipo nacional de balonmano. Estudié educación física y ciencia del deporte. Ahora trabajo con el hospital de medicina deportiva Aspetar en Doha que ofrece servicios médicos para atletas élite, incluyendo la Copa del Mundo de la FIA este año.

El primer biplaza que hice fue en Córcega en Francia en 2008. Me enganchó la sensación de estar en el aire, la perspectiva diferente y estar en el aire. ¡Quería hacerlo de nuevo! Pero volar ultraligeros era algo nuevo, no solo para mí sino para Qatar. Somos un país desértico pequeño sin montañas para volar parapente o ala delta. Quien quisiera volar ultraligeros tenía que viajar. Así que, adonde viajara planificaba hacer un biplaza.

En 2012, volé un ultraligero pendular con un instructor ¡y me encantó! Es un ala delta con un carrito abierto. Viajé a Reino Unido en 2014 a sacar la licencia de piloto privado. Fue difícil, tuve que quedarme allí cuatro semanas entrenando intensamente, pero pasé todas las pruebas. Después, tuve que hacer una equivalencia en Qatar. Soy la primera mujer en el Medio Oriente en obtener una licencia de ultraligero pendular.

Después, compré mi primer ultraligero pendular en Qatar. Cuando fui a registrarlo, me dijeron que era la primera mujer qatarí en tener y registrar un ultraligero. Les dije: "¿Y entonces?" porque no me había dado cuenta que era un logro. No hay muchas mujeres interesadas en este tema en el Medio Oriente, no era común. Mi padre era atleta recreativo y me animaba a hacer este tipo de cosas. Me di cuenta que podría inspirar a todos los qataríes a quienes les interesara volar en ultraligero.

En 2020, saqué la licencia de paramotor con el club de vuelo Skymasters, y una vez más, fui la primera mujer en Qatar. En 2021, saqué la licencia de parapente y me convertí en la primera mujer en Qatar con la calificación. Con el club de paramotor y de trike, ahora se ven más mujeres volando, se está haciendo más común.

Todo mi equipo de vuelo es verde. Así siento que me representa, es parte de mí. A pesar de que el verde es mi segundo color preferido después del azul, me gusta porque se parece a la naturaleza y también es un verde deportivo. Todo empezó con un automóvil verde que tenía. También tengo una Land Rover Defender verde para ir al desierto a las zonas de paramotor.

Para personalizar el ultraligero, fui a la fábrica de Air Création en Francia para ver el color. Lo mezclaron para mí porque no me gustaban los colores convencionales. Mi paramotor también es verde. Mi ala BGD Magic de paramotor no es personalizada porque tardaba demasiado. Pero me gusta porque es en gran parte verde.

Hay lugares hermosos para volar en Qatar. Me encanta volar en paramotor en el sur, en la playa Sealine y el Mar Interior. Es hermoso, con dunas y una playa, todos los visitantes van para allá. Me encanta volar ultraligero en el norte de Qatar. Hay algunos manglares y son tan verdes que algunas personas no creen que existen en un lugar desértico. Con el tres ejes me encanta volar de noche con mi instructor por la bahía en Doha cuando se encienden todas las luces.

En septiembre, me convertí en la primera qatarí en hacer un vuelo de altura, despegué en parapente desde Aiguille du Midi en Francia, 3842m. Mi instructora y excampeona mundial de parapente Sandie Cochepain me dijo que era toda una aventura. Solo traía alumnos con buena técnica de despegue. Nunca había hecho senderismo ni escalada, ¡así que fue una gran experiencia caminar por esa arista tan loca! 🏔️

Entrevista de Bastienne Wentzel



elan³

Pure Joy



CIELOS BRASILEROS

Brasil celebró 45 años de vuelo libre en diciembre. Steve Ham hace una retrospectiva

Me encargaron un afiche para el 45° aniversario de la CBVL de Brasil en diciembre del año pasado, así que escarbé en la dinámica historia del ala delta y parapente del país. Hoy en día, Brasil cuenta con más de 10.000 pilotos y más de 500 zonas de vuelo y ha servido para impulsar nuestro deporte, pero todo empezó con un solo hombre.

El francés Stephan Dunoyer viajó a Brasil en 1974 a promover el novedoso deporte del ala delta y realizó un primer vuelo televisado desde la base de la estatua del Cristo Redentor en Río de Janeiro. Así llegó el ala delta.

Al poco tiempo, los pilotos empezaron a volar bajo la tutela del brasilero pionero del ala delta Luiz Claudio Mattos. Poco después, la cantidad de pilotos creció

rápidamente y se fundó la Asociación Brasileira de Vuelo Libre (ABVL) el 6 de diciembre de 1976 y Río de Janeiro se convirtió en la cuna del vuelo libre.

Década de 1980 Pepê Lopes

Para 1981, Brasil ya tenía su primer campeón mundial de ala delta, Pepê Lopes. Este surfista profesional reconvertido a piloto ganó el Campeonato Mundial de Ala Delta en Japón y se convirtió en estrella nacional.

Unos años después, llegó el parapente con François Knebel y Jerome Saunier quienes volaron por primera vez desde Pedra Bonita en Río de Janeiro en 1987. Jerome sigue viviendo en Brasil, en Canoa Quebrada, y sigue volando.

▲ CIDADE MARAVILHOSA

Nader Couri nos muestra el mejor lado de su ciudad natal, Río de Janeiro. En la actualidad, en temporada alta cientos de pilotos despegan a diario en monoplaza y biplaza tanto de ala delta como de parapente

Foto: Nader Couri

En 1988, François Knebel empezó a dar instrucción y formó a un grupo de pioneros como Ruy Marra, Bruno Menescal, Daniel Schmidt, Luiz Otávio Menezes Filho, Patrick Bredel, Antônio Lage y Andréa Lima Duarte.

Década de 1990 Altos y bajos

De ahí en adelante, la década de 1990 estuvo marcada por logros pero también por la tragedia cuando, en 1991, Pepê Lopes sufrió un accidente fatal mientras competía en Japón.

El accidente, seguramente causado por un problema de cabeceo con un ala nueva, conmocionó al mundo del vuelo libre. El problema también cobró la vida del piloto británico Andy Napolitan. Cerca de un mes después, en un ala idéntica a la de Pepê (incluso del mismo color, según descubrí recientemente) también tuve un cabeceo y me estrellé en los Pirineos españoles. (Posteriormente, se identificó el problema de diseño y lo resolvieron, pero siempre me he sentido afortunado de no haber sido el tercer muerto).

El nombre de Pepê fue inmortalizado por la FAI al crear la Medalla Pepê Lopes. Esta condecoración se sigue otorgando a quienes han mostrado espíritu deportivo o valentía excepcional al ayudar a otro piloto.

La década terminó con la victoria de Brasil en el Campeonato Mundial de Ala Delta en Monte Cucco, Italia en 1999.

Década de 2000 Récords mundiales

El nuevo milenio vio nuevas marcas en Brasil cuando los pilotos desarrollaron el potencial de vuelo de distancia del nordeste. Frank Brown, Rafael Saladini y Marcelo Prieto demostraron lo que era posible cuando en 2008 volaron en equipo y rompieron el récord mundial con 461,8km desde Quixadá en Ceará. El año siguiente, Kamira Pereira rompió el récord femenino y voló 324,7km también desde Quixadá.

Una década después, otra superestrella brasilera, Marcella Uchoa, también rompió récords y voló 411km desde Assu en octubre de 2018. Marcela es tricampeona brasilera y ganó la PWC de Serbia el año pasado. Hizo

algunos de sus primeros vuelos de distancia conmigo en Piedrahíta mientras hacía una maestría en España y ha sido fantástico ver sus logros.

En 2016, Donizete Lemos, Samuel Nascimento y Rafael Saladini volvieron a romper el récord mundial con 564km desde Tacima in Paraíba. Marcelo Prieto, Rafael Barros y Rafael Saladini volvieron a romperlo en 2019 cuando volaron 582km, nuevamente desde Tacima.

También cayeron los récords de ala delta. En octubre de 2013, Eduardo Fernandes (Dudú) rompió el récord sudamericano con 576km desde Tacima. En 2016, André Wolf y Glauco Pinto rompieron el récord a gol prefijado con 603km desde Tacima, hazaña que Glauco Pinto repitió en 2019 cuando llevó el récord mundial a gol prefijado a 615km y rompió el récord sudamericano con 621km.

Brasil en la actualidad

Hoy en día, Brasil es el lugar más constante para hacer larga distancia en el mundo y los operadores de torno comerciales ayudan con frecuencia a los visitantes a volar más de 500km durante la temporada de octubre/noviembre. Pero hay más que el nordeste en Brasil. Es un país de dimensiones continentales: en el sur, en las regiones con llanuras de Río Grande do Sul las condiciones excelentes permiten realizar competencias y vuelos de distancia de noviembre a febrero, mientras que en las regiones surorientales y centroccidentales hay mejores condiciones de abril a septiembre.

En 2016, la ABVL cambió su nombre a Confederação Brasileira de Voo Livre (CBVL) y empezó a proteger y promover de forma activa su historia. Para ello, tienen planificado abrir un museo de vuelo libre en Brasil en Sao Conrado en Río, no lejos de donde empezó todo.  cbvl.esp.br



PRIMER VUELO

Stephan Dunoyer vuela en Río de Janeiro en 1974

tinyurl.com/Brazil1974



ICARÍSTICA
BRUCE GOLDSMITH
QUITAVUELTAS,
¿SÍ O NO?



La mayoría de los parapentes hoy en día están equipados, de fábrica, con quitavueeltas en las asas de freno.

Estos, sirven de conexión entre la línea y el asa de freno y se instalan para evitar que las líneas se den vueltas durante el vuelo.

Las líneas de freno con vueltas pueden representar un problema de seguridad porque mientras más vueltas tengan, más cortas serán. Las líneas de freno más cortas hacen que sea más fácil meter el parapente en pérdida y también podrían evitar que recupere correctamente después de un negativo, pérdida o parachutaje.

Debido a que las pérdidas inducidas por el piloto son el principal problema de seguridad en parapente, podrás imaginar que es un factor muy importante de seguridad en la disciplina. En BGD,

colocamos quitavueeltas en casi todos los parapentes por esa razón.

Sin quitavueeltas

Si los quitavueeltas son tan buena idea, ¿por qué no se usan en todos los parapentes? Algunas marcas prefieren no colocarlos, pero ¿por qué será si aumentan la seguridad?

Bueno, existe una verdadera desventaja en usar quitavueeltas. El problema es que, bajo ciertas condiciones, las conexiones con el quitavueeltas pueden cortar la línea o el asa de freno. Cuando esto sucede, el piloto podría terminar volando sin frenos, que podría ser desconcertante, en el mejor de los casos.

De hecho, una de las pruebas de la homologación EN es verificar si un parapente puede controlarse de forma segura

▲ ENREDADA

Línea sin quitavueeltas enredada a la izquierda.
 Foto: BG

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.

sin las líneas de freno para que no sea una tragedia perder una, pero algunos pilotos podrían entrar en pánico si esto sucede y ello, en cambio, podría conllevar a un accidente. Por tanto, por ser un verdadero problema de seguridad algunas marcas prefieren no colocar quitavueeltas.

Sin embargo, estos problemas pueden reducirse al asegurarse que los quitavueeltas estén limpios y pulidos sin puntos duros ni rebadas. Además, se puede instalar una funda adicional en la línea del freno para protegerla y estar seguro por partida doble.

Enredado

Pero, ¿por qué se enredan las líneas de los frenos? La raíz del problema es que el piloto se da vueltas y después las suelta.

Generalmente, el piloto hace un movimiento circular con la mano para darse una vuelta cuando vuela. Cuando la suelta, debería hacer el movimiento a la inversa para deshacer el bucle en la línea. Pero no es lo que hacen los pilotos, generalmente. En cambio, dejan que la línea del freno se deslice por la mano. Si el piloto repite esta acción varias veces durante cada vuelo, entonces la línea se enredará rápidamente.

Si tu parapente no tiene quitavueeltas y tus acciones en vuelo hacen que las líneas se den vueltas, entonces deberías desenredar los frenos con frecuencia dejando que cuelguen y se desenreden solos. Esto debería hacerse seguido para evitar que se recorten las líneas: hazlo parte de tu rutina de chequeo diario.

Por tanto, es fácil evitar las vueltas en las líneas de freno, pero ello requiere que el piloto ajuste su técnica cuando se dé y suelte las vueltas.

Líneas diferentes

Las líneas de diversos materiales también reaccionan de forma diferente a las vueltas. Algunos materiales pueden darse muchas

vueltas sin restarle longitud a la línea, mientras que otros hacen que la línea se recorte bastante con apenas unas vueltas.

En general, mientras más diámetro tenga la línea, más se recortará. La longitud de la línea inferior también es un factor importante ya que los frenos más cortos se recortan más rápido que los largos.

Ahorro de peso

Los quitavueeltas son pequeños y ligeros, pero a la hora de diseñar un parapente ligero, cada gramo cuenta. Es por ello que muchos parapentes ligeros se fabrican sin quitavueeltas y ello puede sorprender a pilotos que estén acostumbrados al lujo de tenerlos. Si ese es tu caso, piensa cómo manipulas las asas de freno y cómo te das vueltas en vuelo - un pequeño cambio en tu técnica cuando sueltas las vueltas podría evitarte el problema y ahorrarte unos gramos. **XX**

▼ SIN ENREDOS

Quitavueeltas con una funda de protección adicional a la derecha
Foto: BG





SACANDO CUENTAS

Vuelas distancia pero, ¿lo haces tan bien como podrías? Rob Davis explica cómo usar las trazas de vuelo en línea para comparar el rendimiento entre pilotos y parapente

Todavía recuerdo la euforia de mi primer vuelo de distancia hace 28 años como si fuera ayer. La emoción de subir y bajar; la vista; el frío en las manos; volar con planeadores y eventualmente, el aterrizaje a salvo en un terreno irregular. He aprendido lentamente desde entonces.

A lo largo de los años, nunca estuve seguro si volaba bien o no. ¿Era un piloto rápido o lento? ¿Cómo eran mis habilidades para tomar decisiones? Sospecho que todos tenemos una velocidad 'natural' para volar distancia y no

sabía dónde estaba dentro de ese espectro. ¿Quizás los pilotos más rápidos estén preparados para arriesgar más y los lentos son más conservadores? ¿Quizás cambiamos según nuestro humor? Sería bueno saberlo. Pero, ¿cómo se mide?

Al igual que muchos pilotos, siempre he intentado reflexionar acerca del vuelo posteriormente e identificar los aprendizajes. Estos son importantes para ayudar a mejorar el vuelo e intento archivarlos en mi memoria para recuperarlos en el momento apropiado. También



tengo una bitácora para reforzar el aprendizaje y consultarla después. Pero, ¿cómo identificar el aprendizaje? ¿Qué hacer después de un vuelo de distancia en cuanto a análisis?

A continuación, un esquema que he desarrollado a lo largo de los años para intentar maximizar mi comprensión de cada vuelo de distancia. Creo que hay dos zonas generales que revisar. Primero, están los aspectos subjetivos, inmensurables. Segundo, veremos los datos objetivos y mensurables específicos al vuelo.

Aspectos subjetivos

Escogencia del lugar: Puede hacer una gran diferencia dependiendo de lo que quieras lograr. Si quieres hacer el máximo de distancia, es importante ir a un despegue con historial de

vuelos de distancia decentes. Si quieres hacer un triángulo, ve a una zona que funcione bien con poco o nada de viento. Prepárate a viajar para ir al lugar adecuado. ¿Fuiste al lugar adecuado en el momento adecuado?

Hora y técnica de despegue: En días con cero o poco viento, despegar en el momento adecuado es crucial. ¿Lo hiciste bien? ¿Qué hizo que despegaras cuando lo hiciste? ¿Qué técnica de despegue escogiste y por qué? ¿Fue la correcta?

Aves: ¿Giraste con aves? ¿Aves de rapiña o cazainsectos? ¿Te ayudaron otras especies de aves, como gaviotas? Algunas aves son más confiables que otras para detectar ascensiones. Prepárate a volar a un ángulo recto o incluso regresar de donde venías si crees que hay buena ascensión.

Otros objetos voladores: Los trozos de paja, hojas y telarañas pueden ayudar a marcar térmicas - ¿viste alguna?

Vista: Debes tener recuerdos maravillosos. ¿Disfrutaste del momento?

Hitos: Siempre es bueno tener una idea de lo que ves en tierra y los mapas ayudan. Vale la pena tener estaciones de tren marcadas en el mapa que uses para navegar porque las vías son fáciles de ver y las estaciones te pueden ayudar a regresar a casa. ¿Estabas consciente de tu posición todo el tiempo?

Colapsos: ¿Tuviste alguno? ¿Hubo alguna advertencia que pasaste por alto o a la que no reaccionaste? ¿Salieron los colapsos sin problemas? ¿Te desconcertaron y afectaron el vuelo posteriormente? ¿Aterrizaste por eso?

Aterrizaje: ¿Tuviste que aterrizar (ganas de ir al baño) o podías haberla sacado de abajo? ¿Escogiste un buen aterrizaje sin cables, obstáculos y caballos? ¿Escogiste un lugar específico para aterrizar y aterrizaste máximo a 10m del mismo? ¿Aterrizaste de pie?

Disfrute: El vuelo de distancia es un privilegio y no importa lo larga o corta de la distancia, hiciste un vuelo excelente. Los mejores pilotos son los que más se divierten. Date una palmadita en la espalda y sonríe. Cualquier vuelo con un despegue, transición y aterrizaje seguros es un éxito. Si los demás siguen volando, deséales lo mejor y recuerda que siempre habrá otro día y puede que las cosas sean al revés la próxima.

Análisis objetivo de vuelo

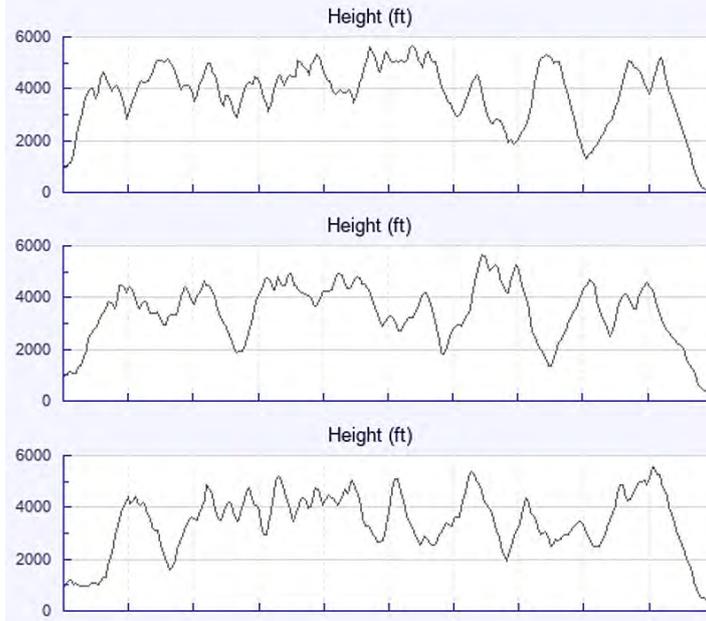
Antes de ahondar en cada parámetro, recuerda que parte o todos estos datos también están disponibles para otros pilotos que vuelan distancia del mismo lugar el mismo día en las diversas ligas en línea. Esto permite compararse con otros pilotos, lo que puede darte un punto de referencia

◀ HORIZONTE ILIMITADO

¡No olvides disfrutar de la vista! Peter Käch vuela en Pontresina, Engadina Baja, Suiza, en un día impresionante en los Alpes con techos de más de 4000m
Foto: Andy Busslinger

► FIG 1: ALTURA Y DISTANCIA

Los tres pilotos despegaron desde el mismo lugar y volaron la misma ruta viento en cola. El piloto con la EN D se mantuvo alto y rasgó principalmente alto. La traza del piloto con la EN B es mucho más accidentada, con transiciones largas en las que pierde mucha altura después de las cuales tiene que pasar mucho tiempo remontando - su velocidad promedio es bastante menor. El piloto con la EN C está entre los otros dos.



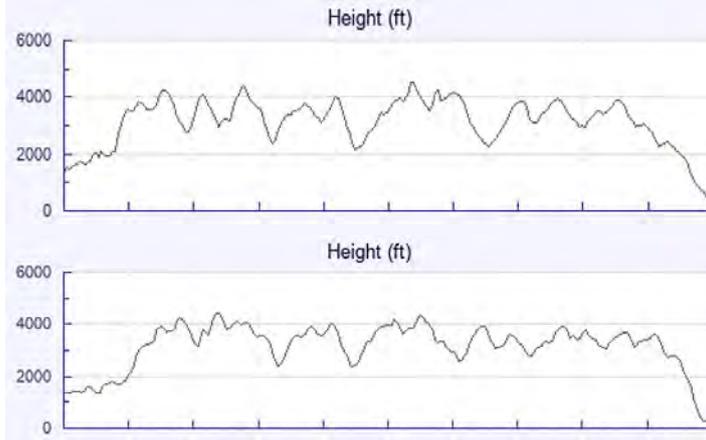
Piloto 1
EN D
32,2km/h
155km, ascenso de 10.646m

Piloto 2
EN C
30,4km/h
121km, ascenso de 9.504m

Piloto 3
EN B
28,7km/h
127km, ascenso de 9.599m

► FIG 2: VOLANDO JUNTOS

Abajo, dos pilotos que volaron 100km juntos viento en cola y sus trazas son idénticas. Esto demuestra lo eficiente que puede ser cuando se vuela con otros pilotos



Piloto 1
EN B
35,4km/h
107km, ascenso de 6.175m

Piloto 2
EN D
34,7km/h
125km, ascenso de 6.334m

de cómo te va en el vuelo de distancia. Entre los parámetros de cualquier vuelo de distancia medido por tus instrumentos y disponibles para que los analices después están:

Distancia: Todas las ligas dan puntos por kilómetro, con diversos multiplicadores según el tipo de vuelo. La distancia es un buen indicador de tu habilidad de vuelo. ¿Qué tan lejos volaste con respecto a los demás el día en cuestión?

Duración del vuelo: Los vuelos largos están considerados una referencia de competencia, pero a menos que los veas junto a la distancia, no son de gran utilidad solos.

Altura máxima: Es importante saber que estás llegando hasta lo más alto de las térmicas. Mientras más alto subas, más lejos podrás llegar. ¿Qué tan alto subieron los demás?

Ascendencia máxima: ¿Estás yendo a la parte más fuerte del núcleo? ¿Cómo se compara con los demás pilotos? (Recuerda que al despegar

con torno la tasa de ascenso máxima será muy alta al principio del vuelo. Es poco probable que la intensidad natural de las térmicas sea tan alta).

Velocidad máxima: Indicador de la fuerza del viento y uso del acelerador. ¿Cuánto acelerador usaste?

Ascendencia total (acumulada durante el vuelo): La altura total ganada en térmica. ¿Cómo se compara con los demás? ¿Qué muestra? Ya hablaremos más al respecto.

Velocidad promedio (distancia / tiempo): (La velocidad promedio del despegue al aterrizaje, no del parapente). ¿Volaste más rápido o más lento que los demás? Volar rápido, pero bajo es mala estrategia. ¿No será mejor lento pero constante? El tipo de día puede tener que ver porque generalmente se vuela más lento en días azules.

Gráfico de altura contra distancia (fig. 1): Un patrón dentado de gran amplitud significará



bastantes sacadas de abajo - nada bueno para la tensión. Una línea horizontal ondulada bastante alta significará que la mayor parte del tiempo rasgas a base de nube. Es mucho más fácil para los nervios y te libera espacio mental para decisiones estratégicas. El vuelo en grupo muestra casi un reflejo de la altura (**fig. 2**).

Una traza que muestre la ruta sobre el suelo y el terreno: Es interesante ver en detalle cómo volar en zigzag e incluso viento en contra para encontrar térmicas puede ser una estrategia importante durante cualquier vuelo de distancia exitoso. Volar en línea recta hacia un hueco azul y terminar aterrizado no ayuda.

Traza 3D: Con un programa, puedes combinar los dos elementos anteriores para lograr una traza 3D. Puedes cargar la traza de otros pilotos, así como la tuya, y revivir el vuelo en cámara rápida. Puede ser de ayuda ver dónde tomaste decisiones diferentes a las de otros pilotos, ¡lo que puede haber sido bueno o malo!

Las tres fases de vuelo

Lo anterior es útil, pero sigue teniendo limitaciones. Lo que en realidad quieres ver es qué tan eficiente vuelas distancia en comparación con otros pilotos. Lo ideal es que esos pilotos vuelen distancia el mismo día, del mismo despegue, tener buen nivel (porque ahí es donde quieres estar) y volar el mismo tipo de parapente. Pero si son pilotos de alto nivel, puede que vuelen un ala de otro nivel con mejor rendimiento. ¿Cómo te adaptas a eso?

Para ver con mayor detalle cualquier vuelo de distancia, vale la pena dividirlo en tres fases.

La fase 1 es la fase de 'pez de arrecife'. Lo más común es que sea el tiempo pasado en remontar la ladera e intentar encontrar y establecerse en la primera térmica decente. Si hay, digamos, una periodicidad de térmicas turbulentas cada 10 minutos aproximadamente, esperarías alejarte de la ladera al principio del vuelo. Es la térmica que

▲ EN TRANSICIÓN

Para evaluar tu propio rendimiento, puede ayudarte dividir el vuelo en fases, siendo las principales la fase 2, giro en térmica y fase 3, transición, como en esta imagen en el lago Annecy, Francia
Foto: Jérôme Maupoint



▲MEJORA

Un ala con mayor rendimiento volará mejor a manos de un piloto con buenas habilidades, pero eso no quiere decir que un piloto con pocas habilidades volará bien con una. Tu vuelo debe ir de la mano de tus habilidades de pilotaje para la clase de ala que vuelas

Foto: Adi Geisegger

te permitirá alejarte del despegue y empezar tu aventura de distancia. Esta fase de vuelo debería ser corta en un vuelo decente.

Las fases 2 y 3 se intercambian a lo largo del vuelo. Son giro en térmica y transición. Hay una última fase, aterrizaje, que si luchas para remontar desde el suelo, es en realidad el final del último planeo. La excepción es que si vuelas a un gol predefinido, habrá una **Fase 4** diferente, el planeo final.

Quiero concentrarme en las dos fases intermedias del vuelo de distancia, porque es lo importante cuando te mantienes en vuelo y cubres distancia. Es aquí cuando ser eficiente en térmica, en transición y tu habilidad para encontrar térmicas hará la diferencia en la distancia de tu vuelo. Mientras más eficiente, más lejos deberías volar.

Para hacerlo, necesitas altura porque la altura se traduce en distancia en transición. Así que si sumamos todas las ganancias de altura en térmica y lo dividimos entre la distancia que volaste, tendrás una proporción de pies o metros

ganados por kilómetro volado.

Como insinué anteriormente, la altura total ganada de cada vuelo la miden los instrumentos, así como la distancia volada. Así que ahora tenemos una herramienta que podemos usar para comparar tu propio rendimiento con el de los demás pilotos: 'La proporción de equivalencia de kilómetro-ascendencia en vuelo' (FER, por sus siglas en inglés). A menor proporción, más eficiente es tu vuelo de distancia.

Pero, ¿cómo se toma en cuenta el sesgo de otros parapentes que tengan mejor o peor rendimiento que el tuyo y el efecto del viento? Hay que hacer grandes suposiciones, pero en general, creo que siguen siendo válidas:

- Todos los tipos de ala suben en térmica casi a la misma velocidad.
- Las térmicas ascienden verticalmente y a medida que aumenta el viento, las térmicas empiezan a inclinarse a favor del mismo. (Cuando aumenta el viento, a los parapentes



TABLA 1	Triángulos cero viento	Poco viento	Viento regular	Viento fuerte	Mejor viento
FER EN-B (m/km)	178	99	81	68	52
FER EN-C (m/km)	166	101	75	66	Sin datos
FER EN-D (m/km)	148	94	69	88	54

TABLA 2	Triángulos cero viento	Poco viento	Viento regular	Viento fuerte	Mejor viento
Velocidad EN-B (km/h)	14	19	28	34	37
FER EN-B (m/km)	178	99	81	68	52
Distancia prom. EN-B (km)	40	71	114	69	96
Velocidad EN-C (km/h)	16	20	31	37	Sin datos
FER EN-C (m/km)	166	101	75	66	Sin datos
Distancia prom. EN-C (km)	49	77	99	72	Sin datos
Velocidad EN-D (km/h)	19	18	32	28	37
FER EN-D (m/km)	146	94	68	88	54
Distancia prom. EN-D (km)	60	69	155	71	97

de menor nivel les irá incluso mejor que a los más avanzados. La mayor proporción de la distancia total de vuelo se cubre mientras se gira térmica y se recorre distancia a la misma velocidad que los parapentes más avanzados, por lo que menos de la distancia total se recorre 'en transición')

- La ganancia de altura durante la fase de pez de arrecife es pequeña comparada con la ganancia total durante todo el vuelo.
- Las diferencias en eficiencia en vuelo están durante la fase de transición y depende de la habilidad del piloto de volar lo mejor posible aprovechando las mejores líneas.

Ejemplos teóricos

Empezar con las diferencias entre parapentes EN-D (tasa de planeo supuesta de 10) y los EN-B (tasa de planeo supuesta de 8).

- Un ala con tasa de planeo publicada de 1:10 en condiciones calmadas (EN D) tendría una FER

de 1000m / 10 (10 km) que es 100.

- Un ala con tasa de planeo publicada de 1:8 en condiciones calmadas (EN B) tendría una FER de $3,281 / 8$ que es 125.
- La diferencia entre las dos FER es 25.
- Ahora agreguemos viento a ver qué pasa:
- Un ala EN-D con tasa de planeo publicada de 1:10 que vuela a 30km/h manos libres, con viento a favor de 30km/h tendrá una FER de $1000 / 20$ que es 50.
- Un ala EN-B con tasa de planeo publicada de 1:8 que también vuela a 30km/h manos libres, con viento a favor de 30km/h tendrá una FER de $1000 / 16$ que es 62,5.
- La diferencia entre las dos FER con viento a favor es de 12,5 - la mitad comparado con cero viento.

Conclusión

Haciendo un resumen a partir de los ejemplos teóricos anteriores, podemos predecir que:

▲ TABLA 1

Muestra la 'proporción de equivalencia de kilómetro/térmica en vuelo' o FER. Mientras más baja sea la proporción, más eficiente será tu vuelo de distancia.

▲ TABLA 2

Muestra la velocidad promedio a lo largo del vuelo, la distancia promedio volada y la FER, por clase, EN B, C y D.



▲ FASE 3

En transición con parapentes de distintos niveles cerca de Grand Bornand, Francia
Foto: Joanna Di Grígoli

- Los parapentes EN-A tendrán las FER más altas y los parapentes CCC o de competencia deberían tener las FER más bajas. Las FER ascendentes estarán en orden EN D, C y B.
- Mientras más fuerte sea el viento a favor, menor será la FER.
- A medida que la intensidad del viento a favor aumenta en un vuelo de distancia, se reduce la diferencia en la FER entre las categorías de alas diferentes. Los parapentes de clase inferior deberían volar proporcionalmente más lejos con viento fuerte.
- Lo opuesto a lo anterior aplica viento en contra. La brecha entre las FER de diferentes clases aumenta. A los parapentes de clases inferiores les irá peor viento en contra.

Basta de teoría, ¿cómo se traduce en la práctica? Vi algunos de mis vuelos de distancia de hace unos años y comparé las FER con las de otros pilotos el mismo día en el mismo lugar. Dividí los vuelos en días con cero viento (triángulos), poco viento, viento promedio y días excepcionales y también vi los tipos de alas que volaban (**Tabla 1**).

Lo que hallé muestra una diferencia máxima entre las relaciones en días con cero viento, con generalmente, menor diferencia a medida que

aumenta la fuerza del viento. Generalmente, había una disminución de las FER de las EN B a las EN D en todas las intensidades de viento (los números eran muy bajos para una o dos categorías y podrían interpretarse como anomalías).

Podemos añadir otros datos a la tabla, que muestra la velocidad promedio y la distancia volada (**Tabla 2**). Estos datos muestran que la FER disminuye a medida que aumenta el viento y también disminuye con alas con mejor rendimiento. Esto corrobora los cálculos teóricos que se muestran arriba.

He suministrado algunos valores FER esperados de referencia para vuelos de distancia con alas de diferentes clases con diferentes intensidades de viento, con las que puedes comparar tus propios datos. Ten en cuenta que la cantidad de vuelos que usé para estas tablas fue reducido y recomiendo recopilar tus propios datos en días que vuelas y calcular las FER para tus vuelos y los de los demás.

Si aceptas mis suposiciones, creo que la FER será una herramienta útil para comparar tus propios vuelos con los de los demás y espero que te ayuden a entender y mejorar tus vuelos de distancia. **EC**



FOR YOUR DISTANT GOALS

VISION
(LTF/EN B)

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



FOR YOUR SECURE MOMENTS OF HAPPINESS

ANNAPURNA
(LTF/EN A)



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

www.u-turn.de



SAFE FUN



EL CAPI GAVIN MCCLURG VOLAR POR DIVERSIÓN



▲ CORTOCIRCUITO

Gavin despega durante el Prólogo antes de la Red Bull X-Alps 2019
Foto: Marcus King

Desde los inicios de mi carrera de vuelo en 2004 hasta al menos mi primera participación en la Red Bull X-Alps en 2015, nunca pensé demasiado en “por qué” vuelo. No había ningún misterio. Era colosal y no podía hacerlo suficiente. Parecía razón suficiente para dedicarse a ello.

Pero, durante los últimos años cada vez me pregunto más por qué. Me siento culpable por lo egoísta que es este deporte. Es costoso. Consume tiempo. Hace que me separe de mi familia. Es peligroso.

Frecuentemente, hago esa pregunta de ‘por qué’ en el podcast, ya que me parece que es verdaderamente fascinante e importante. Para los pilotos profesionales, la respuesta es bastante fácil: es su trabajo. Pero, ¿qué hay del 99,9% de los pilotos restantes en el mundo?

Es una buena pregunta para la que creo que todo piloto debería tener una buena respuesta; concepto que me presentó por primera vez Will Gadd durante la travesía por las Rocosas que hicimos juntos en 2014. “Todo piloto debería tener una buena respuesta a la pregunta del ‘por qué’, porque este deporte puede matarte”, dijo.

He estado meditando un poco en por qué pienso más en ese ‘por qué’ últimamente. ¿Será la edad? ¿Será la familia (porque tengo más que perder si meto la pata)? ¿Será miedo? ¿O será toda la locura de los tiempos actuales que hace

LOUDIE N

Gavin McClurg es piloto de la Red Bull X-Alps y aventurero del año de National Geographic. Lleva los podcasts Cloudbase Mayhem en cloudbasemayhem.com

que uno se haga más preguntas acerca de la vida de lo normal?

He notado una gran diferencia en cómo los pilotos de países como Francia, Alemania y Suiza, por ejemplo, consideran esta pregunta. Países en donde el vuelo es mucho más visible y se ve como un emprendimiento mucho más legítimo que en lugares como Estados Unidos, donde la mayoría de la gente no tiene ni la más mínima idea de lo que es el parapente o el ala delta. No puede verse como una carrera legítima.

En Suiza, decir "soy piloto" genera respeto o al menos curiosidad por parte de nuestros amigos no voladores. Ser piloto es respuesta suficiente. Pero dudo que no sea una buena respuesta. Si voláramos para recibir la aprobación de cualquiera, seguramente no estamos respondiendo muy bien por qué.

Entonces, ¿cuál sería una buena razón? Durante el rodaje de 500 Miles to Nowhere, uno de los antagonistas, mi mentor de siempre y querido amigo Nate Scales dice al final de la película: "Hay riesgo. Pero en la vida hay que tomar riesgos. Si no nos arriesgamos entonces, ¿qué sentido tiene?"

"Es así como obtienes la recompensa. Es enorme, es emocionante, es divertido... además, ¿qué más vas a hacer con tu vida?" ¿Será así de sencillo? ¿O quizás debería ser así de sencillo?

Cuando escribí este artículo, recién había regresado de la Monarca, la

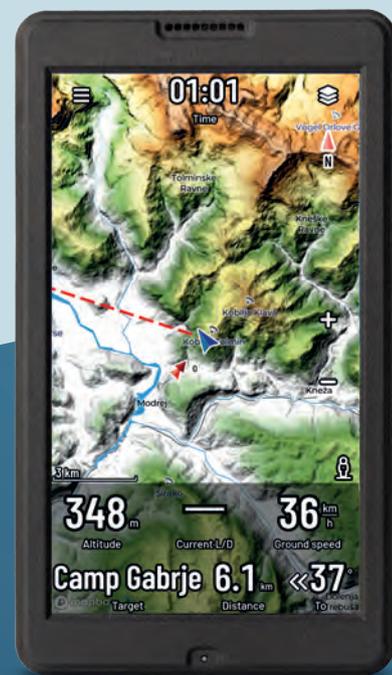
competencia en Valle de Bravo, una migración al sur que solo he dejado de hacer una vez en los últimos diez años o más (el evento del año pasado se canceló debido al Covid). Como siempre, estuvo glorioso.

Pudimos volar mangas épicas todos los días y aceleramos con los amigos. Pudimos disfrutar de la deliciosa gastronomía local, sonreímos y nos reímos como veo a mi hija de cuatro años reírse todos los días sin pensar en el porqué de nada. Es bastante difícil (o imposible) para mí divertirme tanto en una semana haciendo cualquier otra cosa.

No queda duda de que todos tenemos razones parecidas y diferentes para hacer lo que hacemos. Como dice Russell Ogden, es fácil volar parapente, pero es muy difícil volar parapente bien. Nos encanta el reto; nos encanta vivir al límite y desafiar la gravedad, sentirnos como pájaros, aunque sea un momento.

Obviamente, nos encanta el riesgo porque de lo contrario, no lo haríamos. Nos encanta porque hace que nuestra mente esté en tiempo presente, en esa sensación tan gloriosa y adictiva de fluir, un estado mental que es lo más cercano que podemos estar de la euforia..

¡Me siento como si hubiera ido al psicólogo! Volamos... porque es divertido. Fin de la discusión. **EC**



BRIGHTER SHARPER FASTER

Crystal clear
and sunlight readable display

Exceptional battery life
even at full brightness

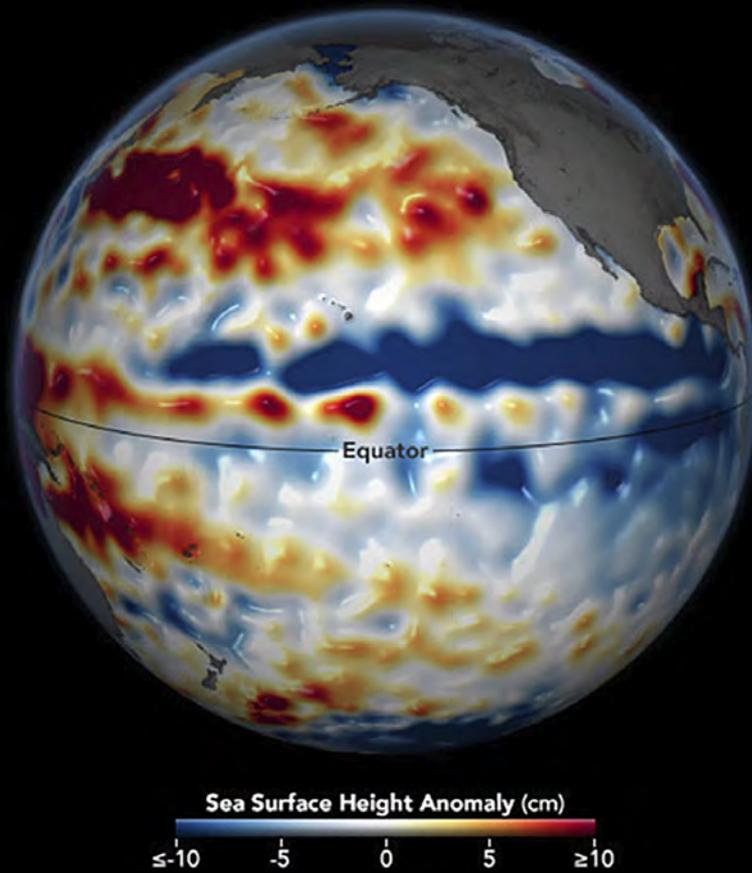
Easy to use
SeeYou Navigator software

Wifi, Bluetooth and 4G/LTE
connectivity

Free 1-year SeeYou subscription
for seamless integration



CLIMA
ANDREW KING
2021 Y LA NIÑA



▲ **LA NIÑA 2021**

La Niña es la emanación de agua más fría en el Pacífico oriental. En esta imagen, se puede ver la situación el 1 de diciembre de 2021. Puede producir lluvia en algunas regiones y sequía en otras. Imagen: Nasa / Joshua Stevens

Es oficial: 2021 fue uno de los siete años más cálidos del planeta desde que empezaron a llevarse registros, declaró la Organización Meteorológica Mundial (OMM). El año estuvo unos 1,11°C por encima de los niveles previos a la revolución industrial - el séptimo año seguido en el que la temperatura global promedio subió más de 1°C.

El informe realizado por la OMM concuerda con dos análisis oficiales distintos realizados en Estados Unidos, en los que se halló que 2021 fue el sexto año más caliente que se haya registrado, empatado con 2018.

Sin embargo, para muchos de nosotros en Australia y en otros países, 2021 puede haber parecido en líneas generales más frío y lluvioso de lo normal. Esto se debe al efecto de dos La Niña seguidas, un fenómeno natural que trae clima más fresco y lluvioso a la región.

El hecho de que 2021 haya estado entre los años más cálidos a pesar de estas fuerzas refrescantes demuestra lo poderosa de la tendencia cálida a largo plazo. De hecho, 2021 podría ser el año más fresco que veremos. Recordemos cómo fue ese año y qué podríamos esperar para el presente año y los que siguen.

La Niña amortigua el calor

El año 2021 empezó y terminó con eventos de La Niña. A pesar de ser inusual que este fenómeno climático suceda dos años seguidos, no es algo nuevo.

En los años de La Niña, vemos que la temperatura promedio global baja unos 0,1-0,2°C. Entonces, ¿cómo funciona? Durante La Niña, vemos agua fría del fondo del océano Pacífico remontar a la superficie. Esto sucede cuando la intensidad del viento aumenta en el ecuador, lo que empuja agua más caliente al oeste y permite que más agua fría remonte de la costa de Sudamérica.

Andrew King es profesor universitario de ciencia climática en la Universidad de Melbourne. El presente artículo se publicó originalmente en *TheConversation.com*

Fundamentalmente, la transferencia neta de energía de la superficie al océano más profundo hace que disminuya la temperatura superficial global. Mientras que La Niña es un fenómeno natural (no el resultado de actividades del hombre), los cambios climáticos generados por el hombre siguen siendo una influencia subyacente que genera una tendencia de aumento de temperatura a largo plazo.

Las condiciones de La Niña en 2021 aliviaron la temperatura superficial promedio de la Tierra. En partes de Australia, el sur de África y el noroeste de Norteamérica se vieron temperaturas más bajas durante 2021 en comparación con años recientes cuando empezaron los efectos de La Niña.

A menos que haya otro episodio fuerte de La Niña pronto, seguiremos viendo años cada vez más cálidos que 2021 en el futuro próximo hasta que cesen las emisiones de gas invernadero netas a nivel mundial.

Un año con eventos extremos masivos

A medida que el mundo se calienta, nos estamos acostumbrando más a eventos extremos, sobretodo a olas de calor severas. No fue diferente en 2021, año caracterizado por un evento de calor increíblemente extremo en particular que sucedió en el oeste de Norteamérica.

A finales de junio y principios de julio, el calor se acumuló en el noroeste de Estados Unidos y el suroeste de Canadá. Se registraron nuevos récords de temperatura en la región - en algunos lugares, de varios grados. Se registró una temperatura sorprendente de 49,6°C en Lytton, Columbia Británica, la temperatura más alta registrada en Canadá.

Esta ola de calor fue desastrosa, incluyendo en Seattle y Portland, donde aumentaron bruscamente los índices de

mortalidad. Poco después, un incendio arrasó con el pueblo de Lytton.

Mientras que también se observaron olas de calor en otras partes del mundo, incluyendo eventos importantes en Europa y Asia, sobresale la ola de calor en el oeste norteamericano. La escala de este evento habría sido virtualmente imposible sin el cambio climático ocasionado por el hombre.

Otros protagonistas de 2021 fueron las inundaciones en varios lugares.

Precipitaciones cortas pero extremas que ocasionan riadas son cada vez más frecuentes e intensas debido a la influencia del ser humano en el clima. Se observaron eventos particularmente devastadores en Europa central y en China en julio.

El año más frío de Australia desde 2012

En Australia no solo hubo dos eventos de La Niña seguidos, sino que también hubo el dipolo del océano Índico negativo - una especie de versión de La Niña en el océano Índico que trae consigo clima más fresco y lluvioso a Australia durante el invierno y la primavera.

Ambos dejaron su marca y Australia vio el año más frío desde 2012 y el más húmedo desde 2016.

Aún así, 2021 fue más cálido que cualquier otro año del periodo de observación antes de 1980. De hecho, Australia se está calentando más que el mundo entero y las temperaturas en el país ya han aumentado unos 1,4°C desde 1910.

También se observaron grandes inundaciones en Australia, particularmente en el este de Nueva Gales del Sur en marzo y recientemente en Queensland.

Sin embargo, la influencia del cambio climático en las precipitaciones extremas en Australia está menos clara que en otras partes del mundo porque este país

tiene una variabilidad climática mayor en la que se alterna entre sequía y lluvia torrencial. Otra razón es debido a que las inundaciones en nuestro país generalmente se producen por precipitaciones extremas que caen durante varios días y el efecto del cambio climático en este tipo de lluvia es difícil de descifrar.

Qué esperar a partir de 2022

No podemos predecir el clima más allá de unos diez días, pero podemos hacer un par de previsiones para 2022 con confianza. Primero, mientras que en 2022 podría verse una ligera influencia de enfriamiento de La Niña, seguirá estando entre los años más cálidos. Tener un año individual tan frío como los que experimentamos recientemente en la década de 1990 es prácticamente imposible debido a las altas emisiones de gases de efecto invernadero.

Segundo, habrá más eventos de calor extremo en algún lugar de la Tierra este año debido a que nuestra influencia en el clima ha hecho que las olas de calor con temperaturas récords aumenten.

Incluso si empezamos a actuar contra el cambio climático de forma más urgente, experimentaremos olas de calor más frecuentes e intensas en los próximos años. Esto significa que tenemos que ser más resistentes a estos extremos y adaptar las ciudades y pueblos a un mundo más caliente.

A partir de 2022, sabemos que veremos un calentamiento global hasta que dejemos de emitir gases de efecto invernadero a la atmósfera. Con las emisiones de dióxido de carbono a nivel mundial que han llegado a niveles casi récord en 2021 después de una disminución breve en 2020 debido a la pandemia, estamos lejos de detener el calentamiento global. ☠



PARAMOTOR
JEFF GOIN

TÉCNICAS PARA EVITAR COLISIONES



▲VER Y EVITAR

Volando distancia en Chile
Foto: Jeff Hamann / Mac Para

Volamos las aeronaves más geniales y probablemente tengamos más libertad que el resto, pero ello requiere responsabilidad. La reciente colisión catastrófica entre un aeroplano y un paramotor en Estados Unidos nos da una razón para considerar nuestro lugar en la cadena alimenticia de la aviación.

Vuela alto

Generalmente, volar alto es seguro. No hay cables, tenemos muchas opciones de aterrizaje y la navegación es fácil. Pero nos coloca donde vuelan los aviones.

Las colisiones en vuelo son extremadamente raras, pero cada vez son más frecuentes, por lo que una calamidad como esa podría ser más probable. A pesar de que el riesgo individual no aumente, sí

pone en juego el deporte. Nada mejor para darle cuerda a los políticos que un paramotor haga que se estrellé un avión comercial.

En el accidente, que sucedió a eso de las 9:40am del 21 de diciembre de 2021, no lejos del Aeropuerto Intercontinental George Bush Intercontinental Airport, en Houston, Texas, un avión de carga con un solo tripulante volaba a 1.500m justo fuera de espacio aéreo clase C cuando chocó contra un paramotor.

Ambos pilotos, el del Cessna, Robert Steven Gruss de 35 años y el del paramotor, Kenneth Tuttle de 51, fallecieron. Por como la jaula del paramotor atravesó el ala del avión, es probable que el avión haya impactado el paramotor desde atrás.

El clima era favorable y ambos estaban autorizados a volar en espacio aéreo clase E.

¿Cómo no se vieron?

He volado este tipo de aviones - un Cessna Caravan - y en vuelos cortos como ese, uno está ocupado preparándose para llegada, cambiando la radio, viendo las aproximaciones, etc. No se revisa el tráfico tanto como todos piensan.

Incluso si estás vigilando, el tráfico estático en rumbo de colisión no se mueve con respecto al suelo. Es fácil no ver un objeto que se acerca lentamente.

¿Y el piloto del paramotor vio el avión? Incluso si están uno frente al otro, es difícil verse. A lo lejos, no resaltan los colores. Un avión puede tener menos superficie frontal que un paramotor y tiene el mismo problema del movimiento relativo. Si lleva un rumbo de colisión, no cambia con respecto al fondo.

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

He volado alto en paramotor y me han sorprendido aviones por arriba o debajo varias veces. Lo mismo en parapente. De haber tenido mala suerte, otra persona habría escrito este artículo.

Incluso si ves tráfico, puede haber muy poco tiempo. El rango de acercamiento frente a frente con este tipo de avión es de unos 90m/s. Así que, incluso si está a 1km, solo tienes 11 segundos. No es mucho tiempo para resolver una amenaza como esta por lo que hay que corregir el rumbo y apartarse.

Lamentablemente, en la mayoría de los casos, no vemos el avión hasta que es demasiado tarde y después dependemos de la suerte. Como sabemos, se acaba.

¿Qué hacer para ayudarse a sí mismo?

Hay varias cosas que podemos hacer.

1. Llevar un sistema ADS-B 'Out'

(Vigilancia Dependiente Automática - Difusión) para transmitir nuestra ubicación. La mayoría de los aviones tienen receptores para advertirle a los pilotos del tráfico cercano a unos 30 segundos del impacto. Es suficiente tiempo para mirar y corregir el rumbo, de ser necesario.

2. Evitar lugares donde haya aviones.

Mantente bajo cerca de aeropuertos o corredores aéreos. En el mapa donde sucedió la colisión, se muestra una ruta de aviones a propulsión más arriba. No está prohibido volar, pero el riesgo aumenta.

3. Mantente alerta y evita volar recto y nivelado.

Lamentablemente, es difícil de hacer porque generalmente vamos a algún lado. Y la realidad es que debemos estar alerta para mitigar el riesgo. Aún así, no estamos vigilando detrás de nosotros.

4. Vigila de forma eficaz.

Al no haber casi movimiento relativo en el tráfico que

confluye, debemos ver unos segundos en cada dirección - un segundo cada diez grados, aproximadamente. Un poco de matemática muestra que incluso así habría fallas. Se requieren unos diez segundos para cambiar el rumbo desde el momento que se detecta el peligro. Busca en Google "FAA AC 90-48D" para más detalles acerca de cómo evitar colisiones según la FAA.

Los puntos 3 y 4 ilustran por qué el 1 y el 2 son tan importantes. Y por qué 'ver y evitar' podría ser nuestra responsabilidad, pero en realidad no es muy fiable. Cuando logres ver una aeronave en rumbo de colisión, puede que sea tarde. Por ello es importante evitar.

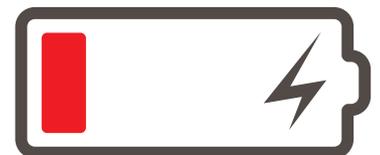
Si estás dentro de esa ventana corta en la que ves una amenaza y tienes unos segundos para reaccionar, considera hacer barrena. Puede que te permita descender por debajo de la amenaza, pero te hará más visible para que el otro piloto responda.

Actitud personal y comunal

Además de querer evitar un olvido personal, está el hecho de que derribar otros - algo horrible - motivará a los reguladores a prohibirnos volar en la mayoría de los espacios aéreos. Pero, como se ha visto, volamos a la merced de los demás.

Usemos tecnología de difusión ADS-B 'Out' ahora que está disponible y animemos a nuestros amigos a hacerlo. Mientras tanto, podemos evitar los lugares donde se concentran aviones.

Intentar reclamar un 'derecho' a un espacio aéreo no lleva a mucho. Podrían responder; "Está bien, entonces debes hacer lo mismo que hace el resto del tráfico aéreo." Fin de la historia. La libertad prospera bajo la expresión responsable de los libres. Seamos así. 
Lee el informe del Houston Chronicle en tinyurl.com/ppghouston



Charger²

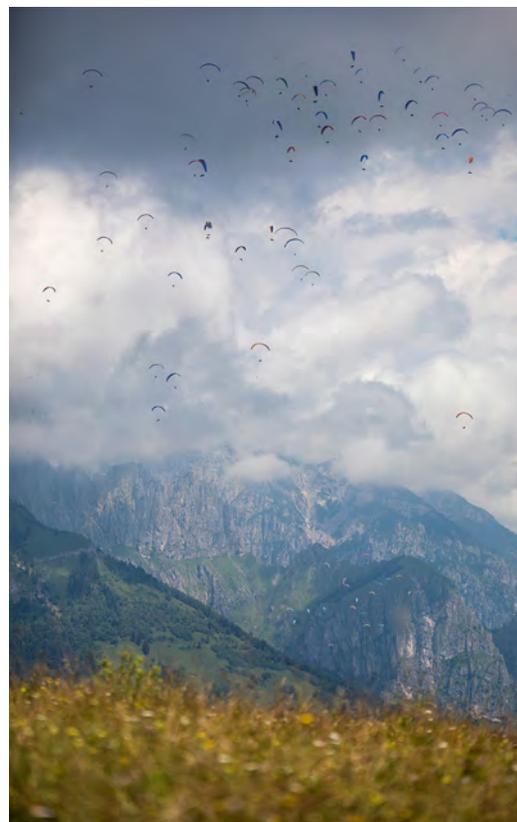
Energize Your Life



CÓMO VOLAR COMPES COMO UN PRO

El nuevo campeón mundial Russell Ogden nos dio una clase maestra de cómo volar en competencia. A continuación, lo que aprendimos





▲ LA PREPARACIÓN RINDE FRUTOS

Organiza tu equipo, conoce la ruta y piensa en las opciones, después, entra en la fila de despegue y si las condiciones son buenas, despegas temprano. Escenas de la Superfinal de la PWCA 2021 en Disentis, Suiza y del Campeonato Mundial en Feltre, Italia
Fotos: Andy Busslinger y Marcus King

◀ ◀ ESTABLECE TU POSICIÓN

El grupo se mueve... En medio de la acción durante el Abierto Británico en Roldanillo, Colombia en febrero
Foto: Michael Coupe

En la clase maestra de enero, Nick Greece exploró el vuelo de competencia con el nuevo campeón mundial de parapente Russell Ogden. ¿Cómo mejora uno? ¿Qué consejos tenía el campeón para los pilotos que iniciaban su primera o décima temporada? ¿Qué es lo que conecta todo?

En resumen, 'práctica y disciplina' fueron los temas recurrentes. Horas de vuelo, además de un enfoque disciplinado al deporte y el arte del parapente debería siempre rendir frutos, dijo Russell. Todos estos consejos pueden aplicarlos pilotos que compitan en ala delta y paramotor.

Participaron unos 500 pilotos en la clase maestra, que duró una hora, y se les invitó a tomar apuntes. Después, les pedimos un retorno de lo que habían aprendido. A continuación, lo que dijeron.

Johnny Lynge, Dinamarca

Soy novato en competencias (nunca he competido), pero lo que aprendí lo usaré para vuelos de distancia. Haz un plan antes de despegar. Fíjate balizas, pero no sigas el plan a la letra si el clima o los pilotos te muestran una línea mejor. No tengas miedo de seguir tu propio camino si así lo sientes.

Henrique, Portugal

Simplifica los instrumentos, sé humilde, concéntrate y observe. En el planeo final: ¡ataca!

Neville Besignach, Italia

Le oí decir a Russ que había que concentrarse en la manga. Vuelo desde 1992, pero siempre he tenido una forma de pensar y esta temporada me gustaría ampliar esa forma de pensar.

Emilia, Austria

Aprendí que esperar hasta el último momento para despegar no es la mejor idea. También, ahora estoy segura (mientras que antes solo lo sospechaba) que las competencias de distancia tienen mucho en común con el ajedrez (estrategia, táctica, metas a largo plazo) y el fútbol (cooperación entre los miembros del equipo, líder, gol, entrenador).



EN LÍNEA

Ve la clase maestra de competencia de Russell (en inglés) en xcmag.com/masterclasses



Martin Müller, Suiza

¡Observa, observa, observa! Acércate a la gente/alas que suban mejor. En un buen día, busca siempre mejores ascendencia y muévete para encontrarla. En días suaves, ¡sé paciente! Al principio de la carrera, mantente con el grupo. Arriesga más hacia el final de carrera. En días “buenos” o “normales”, despega temprano, no tarde. Siente cómo está el día y ubícate en el start temprano. La altura es tu amiga: siempre podrás quemar altura con velocidad. Conoce las posibles rutas al principio de la carrera. Mantén la información de los instrumentos sencilla: altura, velocidad, planeo, planeo requerido, distancia (a la siguiente baliza). ¡Nunca te rindas! (Salvo por razones de seguridad, por supuesto). Trabaja en observar. Abre los ojos. Revisa qué sucede detrás de ti. ¡Evita la visión de túnel!

Andrew Kruszynski

Minimiza los errores graves. No te expongas al frente de la carrera, ¡intenta dominar! Generalmente, es mejor arrancarse pronto. Llega a la última térmica de primero. Si eres el más alto del grupo, ataca pero vigila a los pilotos detrás de ti. No confíes demasiado en los instrumentos. No te aferres a los planes, sé flexible y busca opciones.

Fábio Vicente, Portugal

Esta clase maestra sucedió justo a tiempo. Nuestra federación hizo un evento virtual dos semanas antes para compartir experiencias de cómo (y deberíamos) preparar nuevos pilotos de competencia. Apenas unos días después de la clase de Russell empezamos a ver a los clubes y escuelas organizar compes pedagógicas y eventos para volar distancia. Aparte de todos los temas específicos y

▲ AMA TU ARNÉS

Mantén tu arnés en buena forma y optimizado para que sea aerodinámico. Mientras más compites, más cuentan los detalles. Después de unos años, la tela se estira y añade resistencia parásita. Presta suficiente atención a mantener el arnés como lo haces con tu ala.

Foto: Andy Busslinger



▲ LA OBSERVACIÓN ES CLAVE

Todos los pilotos son como aves - te muestran lo que hace el aire y deberías tomar notas. Lo mismo aplica para las nubes, sus sombras y el humo u otros indicadores de viento en el suelo. La observación no es algo que se hace una vez, es una habilidad que puedes aprender. Busca poder identificar a los mejores pilotos de la competencia en vuelo y vigíalos. Y recuerda mirar detrás de ti también.

Foto: Xavier Laporte

► TECNOLOGÍA DE LA MANGA

Escucha el briefing, entiende la manga y prográmala correctamente en tus instrumentos. Tener un portainstrumentos bien ajustado que sepas usar ayuda. Dicho esto, tener demasiada tecnología que no entiendas no servirá de nada

Fotos: Marcus King y Andy Busslinger

anécdotas útiles que compartió Russell, creo que mostró algo más importante. Que es accesible y todos pueden competir. Además, que el deporte tiene un ambiente sano para compartir y aprender.

Greg Bailey

Observa lo que sucede a tu alrededor. Mejora en térmica sondeando con pequeñas variaciones y visualiza la térmica. Aprende a reconocer a los 20 mejores pilotos. Busca seguirlos hasta la penúltima térmica - es el momento de hacer algo y colocarte en la mejor posición para ello. El aprendizaje que más me gustó fue, "No pongas en riesgo tu seguridad, después de todo es solo una carrera sin sentido". Fue algo importante viniendo de un campeón mundial.

Sophie Tudor, Francia

Lo que me encanta de Russell son sus perlas de sabiduría sin rodeos. Entre estas, está volar la ruta con menor resistencia. Trabaja con lo que tengas. Observa, adáptate, que sea sencillo. Ten presente

que en todo vuelo habrá altos y bajos - acéptalo y no te rindas. Trabaja en girar térmicas por instinto. Por último, no dejes de aprender porque no hay espacio para el exceso de confianza.

Viv Fouracre, Reino Unido

Sigue la energía, mantente alto, sigue las calles de nubes incluso si te apartan de la ruta. Sé disciplinado en vuelo, no te rindas, pero vuela con seguridad. Cuando visualices una térmica e intentes encontrar el núcleo, tantea uno o dos segundos en diferentes direcciones en vez de buscar durante cinco o seis segundos.

Johan Nordenfelt, Suecia

Aprendí que 80% de los errores se deben a la falta de observación. Mantente dentro de la ascendencia, incluso si no te lleva directamente a la baliza siguiente. Es mejor moverse 1-2 segundos y no 5-6 cuando sondees la térmica. Cambia "solo" 30 grados cuando estés dentro de una mala línea. Mantén tu buena posición optimizada, sobretodo



a medida que envejezca tu arnés. La tela se estira y se hace menos aerodinámica.

Anónimo

Aprendí que los mismo problemas, dudas y preguntas acerca del vuelo de distancia y de compe que tenemos los mortales, también los tienen los expertos. Cuando dejes una térmica, pregúntate, “¿Por qué la dejo y adónde voy?” Aprende a ver las malas decisiones de forma positiva, de las que puedas aprender, y mantenerte positivo en vez de sentirte frustrado.

Hamish Gray, Australia

La lección más importante fue observar y vigilar lo más importante. Que debería estar preparado para revisar mi toma de decisiones en vez de aferrarme a mi decisión a como dé lugar. Olvidarse de la idea que “mi térmica funcionará” y unirme a los que suben mejor. Necesito aprender a estar cómodo dentro de un grupo (porque no lo estoy). No hace falta pasar demasiado tiempo leyendo los

JOYAS DE SABIDURÍA DE RUSSELL OGDEN

Jeremy Perl prestó mucha atención. Estos son los apuntes que tomó mientras escuchaba al Campeón Mundial de Parapente

- 1. En térmica,** ve hacia los pilotos que suban más rápido. Todos los pilotos dan información acerca de la masa de aire. Mantente alerta y muévete hacia la ascendencia. Visualiza la térmica, busca la mejor ascendencia pero solo unos segundos de cada lado, después gira. Siempre sigue la energía, te llevará más alto y te dará más opciones.
- 2. En transición,** la posición dentro del arnés es importante, también la forma como te reclinas. Para tener un ángulo óptimo, los pies no deben estar muy bajos. Mantén el carenado tenso y procura tener el mínimo de arrugas posible. Un neopreno arrugado no es bueno.
- 3. Toma buenas líneas.** Visualiza adónde vas, mantén una buena posición, sé lo más eficiente posible y baja la velocidad en ascendencia.
- 4. Autoevaluación.** Revisa tus vuelos y errores. Vuela en equipo cada vez que sea posible. Intenta evitar quedarte demasiado bajo por arriesgar demasiado. Intenta y gira térmicas fuertes alto y usa esa altura para la transición.
- 5. Errores comunes.** La observación es la clave. Identifica cuáles son tus errores comunes y concéntrate para mitigarlos. Centra bien la térmica dentro de un grupo - si no estás en el núcleo más fuerte, podrías perderte una térmica más fuerte a tu alcance. Si las condiciones están buenas, encuentra el mejor lugar para tu transición y concéntrate en encontrar la menor descendencia posible. Observa siempre dónde están todos a tu alrededor y lo que les sucede.
- 6. Decisiones por ego.** Ten siempre una buena razón para dejar una térmica. Pregúntate: “¿Por qué la estoy dejando? ¿Adónde voy?” Haz la transición en grupo y arriesgate solamente hacia el final de la manga. Piensa en el objetivo a largo plazo, que es ganar la competencia y minimizar los errores. Trabaja para maximizar la oportunidad de estar de primero en la última térmica.
- 7. Vuelo en equipo.** Es importante un grupo acoplado que vuela junto y pueda comunicarse con naturalidad. Comparte información de forma concisa de térmicas y del grupo. Divídanse en varios grupos para las transiciones. Pasar información del frente hacia atrás es importante.
- 8. Disciplina.** Ajusta bien tu arnés. Despega temprano a menos que pienses que vas a hundirte. Mantente alerta. Siente cómo está el día. Resiste la tentación de fanfarronear. Optimiza tu posición, navega un poco primero viento en contra para que tu primera jugada sea planear con el viento a favor. No vayas demasiado rápido en transición. Encuentra la forma de acercarte poco a poco a los líderes. No pierdas ni una térmica. Conoce tus instrumentos. Aplica tu conocimiento de velocidad de vuelo de forma precisa. Recuerda que solo 20 personas toman las decisiones en una carrera de 150, el resto lo sigue. Aprende a descansar. Intenta ganar solo en la última térmica.
- 9. Vuela.** Invierte tiempo - tienes que volar. Para volar bien en competencia, tienes que aprender a acelerar en turbulencia y sentirte cómodo. Reacciona rápido para contrarrestar colapsos. Haz un curso SIV, no tiene que ser con tu ala de compe. La altura es importante y las habilidades son clave, harán que seas competitivo.
- 10. Vuelo en grupo.** El grupo es tu amigo, no intentes ganarle. En cambio, sube bien y mantente en lo más alto. Eso es hasta la penúltima térmica, allí querrás descansar.
- 11. Mantente en forma.** Es importante estar en buena forma de vuelo para que no te agotes mentalmente de la competencia. Para ser bueno, tienes que competir bastante para aprender - tener mentores ayuda. Este juego es infinitamente complejo, por lo que hay que simplificarlo. Para que siga siendo sencillo, sé consciente de lo que sucede a tu alrededor y concéntrate en observar.



▲ ENJAMBRE

Vuela en grupo, siempre
Foto: Xavier Laporte

► PRÓXIMA PÁGINA

La altura siempre es ventaja. Esfuérzate para llegar a lo más alto del grupo. Observa a los demás pilotos y si están subiendo mejor, ve hacia ellos. Siempre funciona. Para volar bien en competencia, hace falta sentirse cómodo volando con otros pilotos y dentro de un grupo
Foto: Xavier Laporte

instrumentos si Russell pudo ser campeón mundial con la misma dificultad leyendo los suyos.

Tim Marshall, Reino Unido

Aprendí a confiar en mí mismo y, como dice Russell, ser disciplinado. He practicado y me preparado lo mejor que puedo y estoy dentro de una curva de aprendizaje que me tomará años. Sé paciente, pero también arriégate y mantente con el primer grupo y haz el planeo final con ellos.

Michi, Austria

No hagas un plan antes de despegar, en cambio conoce las opciones. ¡No tomes decisiones por ego! No te quedes en térmicas flojas en un buen día. Vuela igual de rápido que el grupo - y mantente con ellos. No te rindas. La clave es la observación.

Eric Beckman, EUA

Vuelo ala delta desde 1975 y estuve en el equipo nacional en el mundial de Fiesch en 1989. Empecé a volar parapente en la misma época, pero a

mediados de la década de 1990, me asusté en Sierra Nevada, estaba concentrado en el desarrollo del ala rígida Swift y tuve un hijo, así que dejé el parapente. Lo retomé hace dos años, hice un curso SIV para convencerme que podría sobrevivir y competí en 2021. Ahora quiero más.

Así que, aprendí que hay que practicar y practicar más. Y hacer que valga la pena - trazarse una meta para cada vuelo. Estar lo suficientemente cómodo con las habilidades y la memoria muscular para poder concentrarse en lo importante durante las mangas. Presta atención a lo que sucede y a lo que hacen los demás. Ve siempre hacia los pilotos que suben mejor y aléjate de los que no suben bien. Asume que cualquier piloto puede ganar la manga, pero que todos tienen días buenos y malos.

Mira detrás de ti, así como adelante. Ten cuidado con parcializarte y concentrarte en lo incorrecto. (Este consejo me recordó cuando seguí a un "campeón" de ala delta a una descendencia cuando estábamos en una convergencia y después ver a los demás altos por una línea que sabía que era la correcta. Asumí que





▲ LLEGA A GOL

¡Los goles, medallas y gloria pueden ser tuyos! Pero debes ser disciplinado en todos los aspectos del vuelo.

Fotos: Andy Busslinger / Marcus King

el “campeón” sabía más, hasta que aterrizamos poco después). Practica volar bien en equipo. Es crucial una buena comunicación y buenos compañeros.

Pedro Q, Alemania

Empecé a volar hace cuatro años. Llevo unas 120 horas y todavía no he competido. Aprendí que hay que tomarse la disciplina en serio y hacer un análisis correcto después del vuelo para identificar los errores y en qué hay que mejorar. También, que el planeo es clave y que el ángulo del carenado es importante - voy a revisar el mío la próxima vez que vuele con un amigo. También está claro que las competencias requieren una inversión importante de tiempo y dedicación, por lo que quizás no sean para mí, pero igual voy a intentarlo.

Anónimo

No compito, pero hay algunas cosas que podría usar para mis futuros vuelos de distancia. Una de las palabras clave fue ‘observación’. Russell dijo que muchos errores pueden evitarse si observamos mejor

los pilotos a nuestro alrededor. Además, para ser mejor piloto hay que volar muchas horas. Uno oye mucho decir a la gente que acelera todo el tiempo, así que fue bueno escuchar a Russ decir que “el que vuela más lento, planea mejor”. Es más importante volar en la mejor línea que subir mejor.

Richard Meek, Reino Unido

¡Tengo dos páginas de apuntes! Mucho fue reforzar lo que ya había oído, pero una de las joyas fue hacer sondeos cortos (1-2 seg.) en térmica en vez de largos (5 seg.). “Seguir la energía” si hay una buena calle de nubes y estar preparado a desviarse de la ruta - Russ no dijo cuánto, pero creo que hasta 30 grados. Me sorprendió oírle a Russ decir que no hace falta hacer SIV en un ala de compe y que recomienda aprender esas habilidades en un ala menos exigente. Si te retrasas, acércate progresivamente al grupo, no intentes compensar con un solo movimiento. Y el secreto general del parapente: la habilidad de asimilar información de varias fuentes. **EC**



Moby PWR2
APRENDE



Roadster 3
PROGRESA



speedster 3
EXPLORA



TiOX 2
COMPARTE

¡LEVÁNTATE!

Bastienne Wentzel viaja a Turquía a hacer un curso SIV y de acro diferente. ¡Sin hombres!







▲ CIELO AZUL

Olivia Perryman desde el despegue de Babadağ y se dirige a la zona de maniobras en el Mediterráneo para empezar su ronda de entrenamiento

Foto: Erwin Voogt

► SESIÓN DE ATARDECER

Bastienne Wentzel disfruta de un vuelo al atardecer. “He volado acro durante varios años, pero como vuelo en llano, solo logro practicar una o dos veces al año”.

Foto: Erwin Voogt

◀ ◀ HORA DE VOLAR

Andrés Villamizar medita durante una pérdida sobre la zona de SIV y acro de Oludeniz, Turquía. Se registraron 167.000 despegues en 2021 en uno de los destinos más populares de vuelo, según el alcalde local

Foto: Petar Loncar

“¡No! ¡No más pérdidas! Le grito a la GoPro que tengo en la rodilla. Mientras sobrevolaba el alucinante mar azul cerca de Oludeniz, la radio cobra vida con la voz calmada del instructor Jack Pimblett desde la playa. “En este vuelo, vamos a calentar con unos vuelos en retroceso, después vamos a practicar reconocer negativos”.

¿Más pérdidas? ¡No es lo que nos dijeron en el briefing! Para resumir, hago las pérdidas, finalmente las hago bien y sigo a los negativos, que me parecen mucho más difíciles. Felicitaciones a Jack por hacerme meter una pérdida sin aviso. Como dice después, “¡Nunca se sabe cuándo necesitarás hacerla en la vida real!” En este curso, incluso la parte de acro, se conecta cada paso con el vuelo real.

¿Solo mujeres?

He volado acro desde hace varios años, pero como piloto de llano solo logro practicar una o dos veces al año. A ello, súmale una pausa de dos años debido a las restricciones por el Covid-19, por lo

que mis habilidades han disminuido a no dominar las pérdidas. Hay que mantenerse al día en estas cosas antes de hacer cualquier maniobra de acro o el ala te dará un cachetada sin forma de recuperarla. Pero tenía demasiado miedo de hacer una pérdida yo sola y necesitaba hacer un curso con un buen instructor que me dijera que lo hiciera.

Me inscribí en la semana de SIV y acro para mujeres de Rise Paragliding en octubre. Fue el momento perfecto, unos días durante unas vacaciones de vuelo que había planificado en Oludeniz, pero estaba intrigada. ¿Un curso solo para mujeres? ¿Será la primera vez? ¿Hace falta y habrá demanda? ¿Quién vendría?

Rise Paragliding fue fundada en 2020 por Jack y Theo de Blic. Blaise Brogan se unió después y se les ocurrió la idea de un curso para mujeres después de haber escuchado malas experiencias de mujeres pilotos, incluyendo sus parejas, dijo. Lo publicó en las redes y 40 mujeres se inscribieron al grupo de WhatsApp. Jack añade: “Mi novia Izzy no se sentía bienvenida en la comunidad de paramotor y había



EL EQUIPO



Kitty Mason (67)

Dueña de una guardería, Reino Unido, Supair Eona

“Vuelo desde hace más de diez años y quería hacer un curso SIV para volar más segura en térmicas y en vuelos de distancia. Mi esposo no vuela. Es bueno saber que hay otras mujeres en el curso. Las mujeres preguntan cosas distintas y se dan otro tipo de apoyo que los hombres. Habría sido incluso mejor si los instructores hubieran sido mujeres”.



Tin Bindi (29)

Herborista e instructora de yoga acrobático, EEUU, BGD Epic

“Aprendí a volar hace menos de un año y es mi primer curso SIV. Hago yoga acrobático así que pensé que el parapente acrobático sería genial para mí. Me gusta volar con mujeres, son más accesibles. Rise tiene los mejores instructores y después vi el curso para mujeres. Es perfecto. Normalmente, uno sobresale como mujer y la relación que se puede tener con otras mujeres es importante”.



Karen Freeman (45)

Programadora de software, Reino Unido, Ozone Buzz Z4

“Ya había hecho cursos con Jack y quería volver. He hecho SIV con mi Advance lota, hice pérdidas pero no me salían bien. Quería hacer más acro, así que volví a mi antigua Buzz Z4. El grupo se apoyaba mucho mutuamente, no había competencia y solo queríamos divertirnos y hacerlo bien”.



Alexis Quintana (30)

Instructora de paramotor, EEUU, Ozone Mojo 6

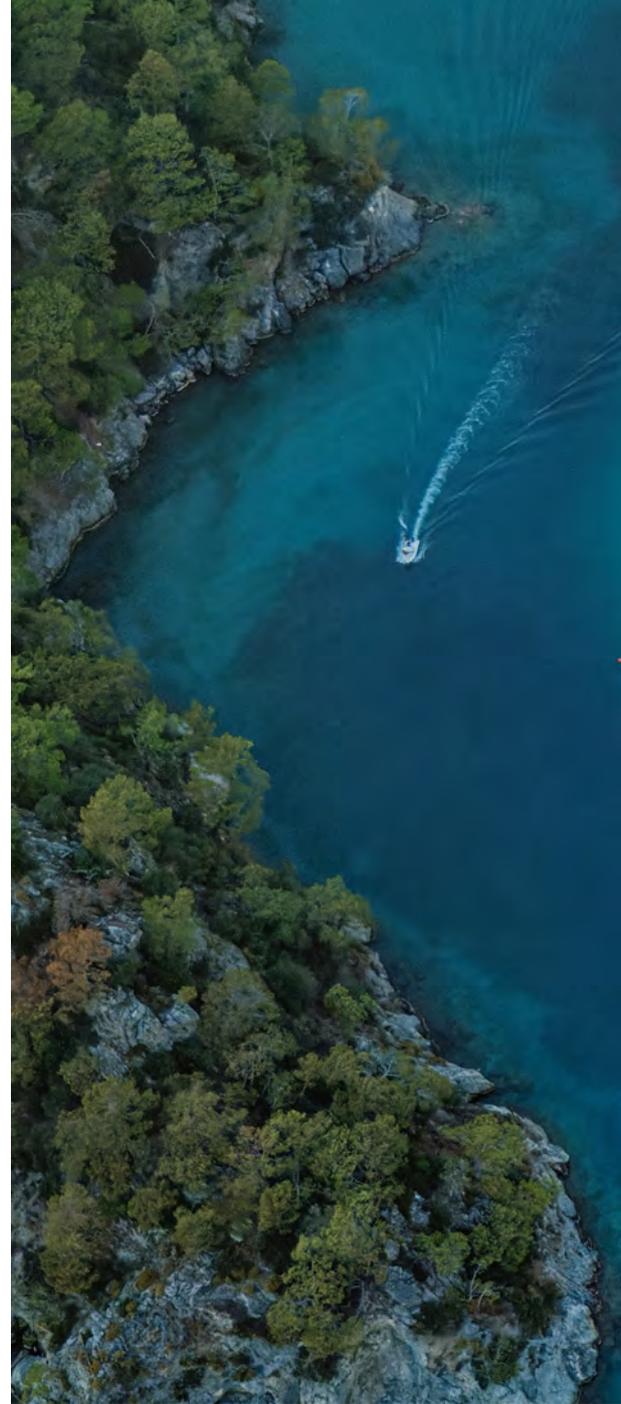
“Vuelo paramotor y empecé a volar parapente este año. He hecho 25 vuelos en parapente y este es mi segundo curso SIV. Definitivamente quería hacerlo con Rise para aprender de los mejores. Después vi que esta semana era solo con chicas, me emocioné y me dije: ¡Aquí es! Los cursos se llenan tan rápido y a veces siento que los chicos se merecen el cupo. El ambiente es diferente en una semana de puras mujeres”.



Olivia Perryman (24)

Desarrolladora de software, Canadá, AirDesign Eazy

“Quería aprender SIV de los mejores con Theo y Jack, pero no creo que hubiera venido de no haber mujeres en el curso. No sabía qué esperar de la cultura en Turquía. Jack hizo un trabajo fenomenal en personalizar el curso. Se acordaba de lo que hacía en los vuelos, lo que hizo que me sintiera como si me conociera como piloto. Eso hizo que me sintiera muy segura”.



recibido comentarios groseros en paracaidismo. Queríamos hacerlo mejor. Nos preocupaba que la gente se ofendiera, pero la idea fue bien recibida”.

Comentarios groseros

El trío dijo que no habían preparado nada diferente para el curso aparte de haber pedido camisetas pequeñas. El curso se llenó rápido y al final seis mujeres, con experiencia diferente, llegaron a Turquía.

Todas dijeron que fue el curso solo para mujeres lo que les convenció a inscribirse. Es más divertido entre mujeres y se sintieron más seguras, contaron. Sintieron que los hombres las trataron diferente y que tenían apoyo de las demás mujeres.

Alexis es instructora de paramotor en EEUU. Cuando estaba aprendiendo a volar, solo conoció



a otra mujer un año después. En los cursos de paramotor, de 80 alumnos solo había visto cuatro mujeres. “¡A veces uno recibe comentarios groseros en las redes por ser mujer!”, contó. “¡Mira qué linda te ves con ese motor y ala tan grandes! Un curso de chicas es una barrera menos, es algo mental.

“También, los ejemplos son importantes. Cuando veo a un hombre hacer algo genial, pienso: ‘Pero es más fuerte y mejor’. Cuando veo a una mujer, pienso: ‘Si ella puede hacerlo, ¡quizás yo también!’”

Kitty, piloto de parapente Reino Unido, sintió que las mujeres se comunican un poco diferente. “Las mujeres hacen preguntas diferentes. No hay competencia. Uno se siente muy segura.”

Las demás chicas estuvieron de acuerdo y dijeron que se sentían más cómodas hablando de

sus miedos, cansancio y ansiedad en un grupo de puras mujeres y sentían que tenían apoyo. Se sintieron más seguras a actuar - nunca había visto tantas posturas y estiramientos de yoga en un desayuno. Incluso los jóvenes del grupo simultáneo de Jedis (para chicos de 18-25 años) de Théo, venían de vez en cuando.

Desborde de confianza

Todas las mujeres del curso eran pilotos independientes y con confianza; algunas tenían pocas horas, otras más de diez años de experiencia. No mostraron tendencia a evitar el peligro más que los hombres y ejecutaron las maniobras con mucha destreza.

Pero sin duda, todas tenían menos confianza y disimularon sus habilidades más que los hombres

▲ TURQUÍA CLÁSICA

Bastienne vuela la nueva Dudek Freeway 3, un ala de acro para pilotos principiantes/intermedios, sobre la entrada a la famosa laguna Azul en Oludeniz

Foto: Erwin Voogt



▲ PURA ACCIÓN

Bastienne Wentzel deja que abata
Alexis Quintana despegue
Jack Pimblett al micrófono

► MEJORES MOMENTOS

Bastienne segura bajo el paracaídas
Tin Bindi despegue
Karen Freeman aterriza
Todo el grupo de la semana Rise

o al menos eso sintieron. Los instructores también notaron esas diferencias, dijo Jack. “Generalmente, las mujeres escuchan con más atención, tienen menos ego y no cuestionan tanto. Son más honestas con respecto a cómo se sienten”.

A medida que el curso progresó, la confianza de las mujeres aumentó. La mayoría empezó con colapsos al principio de la semana y al final hacían pérdidas y SAT como profesionales. Los briefings individuales varias veces al día, incluyendo una revisión de videos en la noche, fue de gran ayuda. Me ayudaron a aprender a corregir la pequeña asimetría durante las pérdidas y a salir con confianza. Incluso hicimos unas minipérdidas dinámicas.

Incluso me recomendaron bajarme a un ala EN-B (es un secreto, pero me gusta demasiado mi freestyle). Aprendí varias cosas acerca de los negativos, como atrapar las abatidas con ambos frenos. No lo sabía. Pero por alguna razón, los negativos no me salen de forma natural.

Zona de confort

Jack finalmente me dejó avanzar de los vuelos en retroceso. Haremos loopings. Qué bien, pienso.

Ya he hecho miniloopings, así que estoy lista. Es el penúltimo vuelo temprano el último día.

Creo que lo lograré. Acumulo velocidad en la barrena a la izquierda, salgo y me preparo para hacer el looping. Oigo “¡Hala!” por radio - halo la derecha y me doy cuenta que no debí haberlo hecho. Muy tarde, muy poca energía. Las líneas se destensan y antes de que me golpeen la cara, me preparo para halar lo otro: el asa del paracaídas.

Es impresionante lo rápido que piensas y actúas en una situación como esa, cuando lo has practicado tantas veces en la mente, incluyendo durante la presentación de Theo la noche anterior. (“Si no entiendes qué sucede, ¡lanza el paracaídas! No puedes resolver lo que no entiendes”).

Podría parecer un final prematuro, pero lo tomé como un aprendizaje. Ello significó que pude arriesgarme en un ambiente seguro, a manos de instructores habilidosos para salirme de mi zona de confort. Me salí demasiado, pero está bien. Me lo tomaré con calma y me divertiré la próxima.

Modelos a seguir

La última noche del curso, uno de los mejores pilotos de acro del mundo, Gabi Fonck, pasó a



darnos una charla informal de su carrera de vuelo y su progresión en el acro. Es un modelo a seguir y un ejemplo para todas y estábamos emocionadas de haber tenido la oportunidad de hablar con ella.

Gabi fue piloto de prueba, ahora es piloto biplaza profesional y fue campeona mundial de acro no oficial el año pasado al terminar de primera entre tres mujeres. Según las reglas de un campeonato mundial, hace falta siete pilotos para poder premiar una campeona mundial.

“La categoría femenina no debería ser necesaria porque podemos volar igual que los hombres, pero también está la motivación”, dice. “Tenemos más delicadeza, menos ego y aprendemos más rápido”.

La última noche, todas las mujeres estábamos tan emocionadas como al principio. Todas estuvieron de acuerdo que su confianza y habilidades habían mejorado y que les gustó mucho el ambiente amigable y nada competitivo.

Kitty dijo que era lo mejor para todas: “No esperaba un grupo tan compacto y tan bien preparado. Superó mis expectativas en muchos niveles. Es mucho más divertido estar en un curso para mujeres”. ❏

RISE PARAGLIDING

Rise Paragliding es una escuela de parapente avanzada que ofrece cursos SIV y de acro para grupos pequeños. Jack Pimblett (UK) y Theo de Blic (France) lanzaron la compañía a principios de 2020. Son amigos del mundo del acro y les apasiona la enseñanza. El guía de parapente Blaise Brogan (Reino Unido), se unió al equipo a finales de 2020. Rise organiza cursos de acro y de SIV en Oludeniz, Turquía en mayo y octubre y también operan en China. Tienen planes de buscar una instructora, formar un equipo de acro Rise y ser reconocidos por la BHPA. Riseparagliding.com





DUDEK SOUL 2021

Ligero y cómodo. Un buen primer arnés carenado multiuso, dice Marcus King

▲ CLÁSICO
El Soul 2021 es un arnés carenado con tabla clásico con un solo contenedor de paracaídas. Está pensado para pilotos de distancia que quieran un arnés para todo uso que sea cómodo y no pese demasiado
Foto: Charlie King

- DETALLES**
1. Suficiente espacio en el portainstrumentos cubierto de velcro y lengüeta roja para agarrar el cortalíneas
 2. Qué bueno ver un asa de paracaídas tan grande y fácil de agarrar
 3. El parabrasis se fija con broches
- Fotos: CK

VIDEO EN LÍNEA
Ve la reseña del Dudek Soul en tinyurl.com/dudeksoul

Dudek lanzó esta "nueva" versión de su arnés carenado Soul el año pasado. Está pensado para pilotos que vuelen distancia y que busquen un arnés cómodo menos pesado. En teoría parece una propuesta interesante. La talla M está anunciada a apenas 3,5kg, lo que lo coloca dentro del mismo sector que el Supair Delight 3 (3,7kg) e incluso el Woody Valley GTO Light 2 (3,4kg).

Primera impresión

Apenas la vi, me impresionaron los acabados; se ve elegante y bien hecha. A diferencia de algunos arneses carenados ultraligeros, el Soul no se siente delicado y pareciera soportar el uso diario. Desde luego, se sacrificaron algunas cosas para hacerlo ligero, como la tela más ligera en el carenado. Pero también tiene tabla de carbono para el asiento y los pies (ligera pero costosa).

Es un arnés con tabla y no tipo hamaca. La tabla del asiento es ancha, con buena forma y cómoda. Debajo, tiene una protección de espuma de aire de 15cm homologada. Según la homologación, soporta 46G en la prueba

de caída, bastante; siendo 50G el límite y en comparación, la GTO Light 2 soporta 38G. Tiene otra protección pequeña de espuma que va entre el compartimiento del paracaídas y tu espalda para protección adicional. Además, el espaldar es bien rígido con un canal de ventilación que da una buena sensación de soporte.

Ajustes

Al igual que cualquier arnés carenado, vale la pena ajustarlo antes de volar. Tanto las hombreras como la ventral se ajustan en vuelo. Además, tiene cintas laterales y otra para la inclinación del asiento. Puede ajustarse la longitud de las perneras, pero no afectan la posición en vuelo.

También se ajusta la tensión lumbar para mejorar el soporte de la parte baja de la espalda. Al igual que los ajustadores del largo del carenado, se ajusta mediante una bolita plástica en una cuerda.

Alistarse

Es muy sencillo. La ventral está integrada a las perneras, por lo que solo tiene dos

hebillas sueltarápido usadas para asegurar el arnés. Para cerrar un lado del carenado, se pasa una bolita plástica a través de un bucle que va a la ventral a modo de recordatorio. En el otro lado, tiene un gancho plástico.

En casi todos los arneses carenados que he volado se cierra primero el lado izquierdo, pero este es al revés. Es fácil entrar en el carenado y siempre logré atraparlo con el talón después de despegar. A pesar de ser más ligero que otros carenados, la tela te mantiene bien protegido del aire para estar abrigado. A diferencia de otros, no tiene imanes para cerrarlo, pero no se sacudía.

Paracaídas

Tiene paracaídas lumbar. No tiene contenedor interno especial, por lo que puedes usar el que viene con tu paracaídas. Incluye un relleno para quienes tengan paracaídas pequeños. Las cintas van a las hombreras por canales con cierre, como en la mayoría de los arneses hoy en día.

El contenedor se asegura con dos pines que pasan por ojales fijados a un asa grande y visible que se fija a la altura de la cadera. Es bueno ver un asa fácil de agarrar, comparada a otras más estilizadas. No tiene opción para un segundo paracaídas.

Parte trasera

En el bolsillo trasero principal cabe un equipo de vuelo básico y tiene un gancho para el camelbak con guía para el tubo hacia la hombrera. Este bolsillo le da la forma al carenado trasero, por lo que debe cerrarse bien. La cola o carenado trasero es corta

y gruesa, no larga como en la Gin Genie Lite o la Woody Valley GTO 2 Light. En los laterales, tiene dos bolsillos elásticos pequeños con cierre. En la parte posterior de la protección de espuma, tiene un bolsillo de malla pequeño para lastre que se cierra con una bolita y un bucle.

Panel de instrumentos

El panel de instrumentos puede desmontarse y es lo suficientemente grande para fijar un par de instrumentos y un teléfono. Descansan a un buen ángulo, por lo que son fáciles de ver. También tiene un cortalíneas dentro de un bolsillo accesible. El arnés tiene un parabrisas que se fija con broches. Es relativamente pequeño, pero pareciera desviar el flujo de aire hacia arriba, aunque por yo ser tan alto, no me pareció que lo desviaba completamente sobre mi cabeza.

En el aire

Me pareció que es muy cómodo en vuelo con buen soporte y sin puntos duros. Si se sentía bastante ceñido en la zona de los muslos, por lo que si eres musculoso quizás quieras verlo primero. Por otro lado, no tiene puntos de presión y seguía estando cómodo después de un par de horas. Por ser invierno, no pude hacer vuelos largos.

Volé el arnés principalmente con la Explorer 2 (EN B) de Gin. Es bastante alargada para su clase, pero me sentí a gusto de inmediato con una buena sensación en los giros. La tabla permite tener buen control y no se siente inestable. No tiene la misma estabilidad en el guiño como los arneses

ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Dudek: "Árnés carenado ligero para pilotos que busquen comodidad y poco peso"

Nivel: Pilotos intermedios que cambien a un arnés carenado hasta pilotos de distancia

Tallas: S, M, L, XL

Estatura del piloto (cm): 157-170, 165-182, 178-190, 185-200

Peso: 3,5kg en la talla M

Homologación: EN/LTF

Dudek.eu

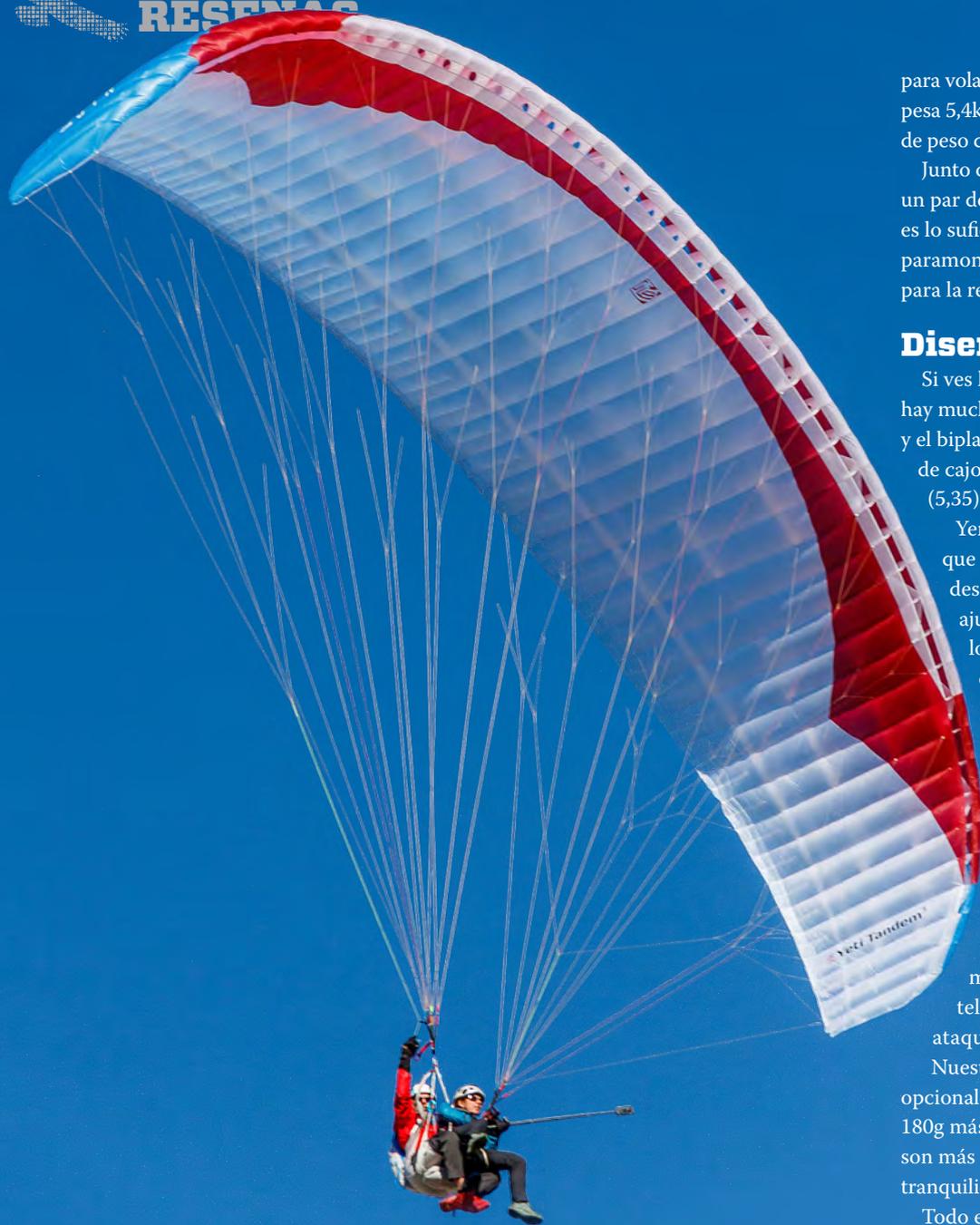
con colas largas, pero no representó ningún problema porque es estable. La estabilidad no le restaba sensibilidad y pude usar la información en días estables para remontar mientras los demás luchaban. Se puede inducir más alabeo soltando la ventral.

El acelerador es fácil de usar gracias a las poleas Ronstan de buena calidad. Muchos arneses hoy en día tienen aceleradores con tres peldaños, pero el de dos funciona bien.

Veredicto

Me impresionó este arnés y es fácil de usar. Al ser ligero estorba menos en tierra mientras que en el aire se siente cómodo, estable y con buena autoridad. Había sugerido el Supair Delight 3 como primer arnés carenado y el Dudek Soul 2021 también debería estar en esa lista. Con su combinación de bajo peso con comodidad y facilidad de uso, es una buena opción para pilotos recreativos. **XO**





GIN YETI TANDEM 3

Marcus King se va de caminata con el nuevo biplaza ligero de Gin

▲ ULTRALIGERO

Inicialmente, solo estaba disponible en una talla, pero por demanda, Gin creó una versión más grande. A pesar de que originalmente estaba pensado para el mercado de pilotos recreativos, los pilotos comerciales también agradecen su poco peso y pilotaje fácil
Foto: Charlie King

► DETALLES

1. Bandas de cintas en el ala de reseña
 2. Los trimmers tienen asas fáciles de agarrar y se fijan con imanes
 3. Nariz de tiburón con varillas de nylon
- Fotos: MK / CK

Esta es la tercera versión del ala ligera de Gin para dos personas, el Yeti Tandem. El primero fue lanzado hace más de una década en una sola talla, 37m². El Yeti Tandem 3 viene en dos tallas, 37m² y 41m². La talla adicional la añadieron en junio de 2020 y, después de un año perdido por la pandemia, nos enviaron este para probarlo.

El 37 pesa 4,8kg y tiene un rango de peso de 90kg a 190kg, una gran ventaja si quieres volar con niños, pero todavía tiene la capacidad

para volar cargado para hacer caminatas. El 41 pesa 5,4kg, apenas 600g más, y tiene un rango de peso de 120kg a 208kg.

Junto con el Reserve Backpack de NEO y un par de arneses de montaña, cualquier talla es lo suficientemente ligera para viajes de paramontañismo y fue así como lo volamos para la reseña.

Diseño y construcción

Si ves las especificaciones, verás que no hay mucha diferencia entre el Yeti Tandem 3 y el biplaza Fuse 3. Tienen la misma cantidad de cajones (49), el mismo alargamiento (5,35) y la misma superficie.

Yeray González de Gin confirmó que usaron el Fuse 3 de base, "pero después tuvimos que recalcarlo y ajustar la tensión de la vela porque los materiales tienen características diferentes. La estructura interna es diferente y permite ahorrar peso".

Con 49 cajones, tiene menos que algunos biplazas convencionales, pero más que biplazas de montaña como el Wisp de Ozone, que tiene 40. Tiene diseño con nariz de tiburón - la Tecnología de Presión Equilibrada de Gin - con moldeo 3D y minicostillas. Usaron tela Porcher 27 con 32 en el borde de ataque para mayor durabilidad.

Nuestra vela vino con las bandas opcionales de cinta de 20mm que pesan 180g más que las ligeras de Dyneema, pero son más fáciles de manipular y le dan más tranquilidad a los pasajeros.

Todo el sustentaje es fino a excepción de las líneas de los frenos. Las líneas finas son todas marrones, salvo la roja del estabalo. Hay algunas fundas de colores donde las líneas se fijan a los maillones para que sean más fáciles de identificar y las bandas también son de los mismos colores.

Los frenos se fijan con los imanes convencionales de Gin que son bastante seguros. Un detalle menor es que el extremo de la cinta del trimmer se fija con dos imanes machos y me pareció que se separaban fácilmente y que después buscaba el fijador del freno. Los trimmers tienen unos 10cm de recorrido y el punto neutral está marcado. No incluye el sistema para hacer orejas del Fuse y las bandas son muy limpias.

Despegue

Despega muy fácil, sube suave y sin apurarse - no adelanta - y se queda tranquilo a la vertical. Al igual que todas las velas hechas con tela ligera, infla rápido por lo que es necesario aguantarla con viento fuerte.

Sustenta bien y rápido, por lo que te despega del suelo luego de unos pocos pasos. Según mi pasajero, dije, "Corre, corre... ah, ya despegamos" como si estuviera sorprendido por lo corta de la carrera en un día suave.

Un ala de paramontañismo es importante que se comporte bien durante el despegue porque el terreno generalmente no es perfecto. El Yeti Tandem 3 se comporta a la altura.

En vuelo

El primer vuelo lo hice de un despegue alto en un día de invierno estable. Mientras volábamos cerca de los acantilados en busca de ascendencia, me impresionó la sensación y agilidad del ala mediante los frenos. Reacciona rápido a los comandos y es fácil colocarla donde quieras.

Mientras buscaba subir, hice un par de "S" cerradas para mantenerme dentro de la ascendencia antes de hacer un 360. El ala responde rápido y cambia de dirección sin dudar. Con un poco de altura, pude inclinar el ala fácil alrededor del núcleo. Se sintió serena y eficiente y nos escapamos de las monoplazas. La presión de los frenos no hará que se te

cansen los brazos rápido. Puedes girar térmicas todo el día. Cuando jugué con los trimmers, me pareció que al ralentizar el ala es más floja en los giros - prefiero la agilidad de la posición neutra girar en térmica. En transición, se pueden soltar los trimmers para añadir velocidad, con la tranquilidad de que sigue siendo EN-B. (La talla 37 es EN A, la 41 EN B.)

El Yeti Tandem 3 también tiene un lado dinámico y juguetón. Es fácil hacer wingovers cada vez más grandes y las barrenas son fáciles de controlar. Para perder altura con calma, las orejas son fáciles de hacer pero hay que mantenerlas.

Aterrizaje

Los frenos son reactivos y el aterrizaje es pan comido, no solo para posicionarse para el final sino que el ala reacciona bien durante el frenado. También es posible ralentizar el ala de forma progresiva durante la aproximación y tiene suficiente recorrido de freno y buen comportamiento a baja velocidad si quieres aterrizar en un vuelo vivac.

Veredicto

Mientras que los biplazas superficie sencilla son buena opción para hacer paralpinismo por ser compactos y ligeros, el Yeti Tandem 3 es lo suficientemente ligero para caminatas y tiene bastante rendimiento para volar distancia.

ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Gin: "Un biplaza ultraligero ideal no solo para aventuras de paramontañismo, sino también para volar con la familia, los amigos e incluso vuelos comerciales".

Uso: Paramontañismo, vuelos de distancia y comerciales

Nivel del piloto: Pilotos con licencia biplaza

Tallas: 37, 41

Superficie plana (m²): 37, 40,95

Peso (kg): 4,8, 5,4 (con bandas de Dyneema)

PTV (kg): 90-190, 120-208

Cajones: 49

Alargamiento plano: 5,35

Homologación: EN/LTF A (37) B (41)

Gingliders.com

El alto nivel de seguridad pasiva y poco peso lo hacen buena opción para vuelos vivac. Puede que le falte el rendimiento de los biplazas convencionales, pero es fácil de volar por lo que absorberá turbulencia y podrás aterrizar cómodo en lugares remotos.

La talla grande le permite a los pilotos comerciales volar pasajeros pesados y gracias a su amplio rango de peso, la versión pequeña es perfecta para pilotos recreativos que quieran volar con amigos y niños. **X**





MESCAL 6

Unique through innovation!
The first paraglider that grows with your skills.

- / AGILITY SYSTEM
- / innovative
- / reliable
- / simple handling
- / new design 2022



PURE PASSION FOR FLYING

SKYWALK



Cross *en Español*
Country