

Junio 2022

Revista internacional de vuelo libre

Cross *en* Español Country

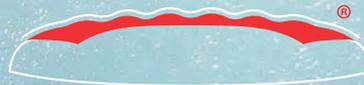
68



Patent registration no. 10-2020-0045494 (South Korea), EP20208575.9 (Europe)

WAVE LEADING EDGE





CUANDO LA NATURALEZA SE UNE CON LA INGENIERÍA

El «Wave Leading Edge» está inspirado en los tubérculos de la ballena jorobada y se ha desarrollado a través del «GIN LAB», un proyecto de túnel de viento llevado a cabo en colaboración con el Instituto Nacional de Ciencia y Tecnología de Ulsan en Corea del Sur.

El Wave Leading Edge retrasa el punto de separación del perfil aerodinámico, lo que aumenta la sustentación para todos los ángulos de ataque y disminuye la resistencia en ángulos de ataque bajos. El resultado es un ala que tiene más rendimiento, pero es más fácil de volar.

5 Tallas / CCC / 85-127kg

Boomerang¹²

www.gingliders.com



BV¹

Nuestro piloto Antoine Girard ha volado con ella a 8400 metros en el Himalaya.

Pilot: Sam Jobard Photo: Antoine Boisselier



F*RACE

Usada por nuestros pilotos en la X-Alps 2021

Pilot: Dave Taratko Photo: Jorge Atramiz



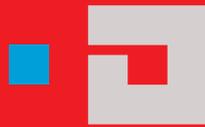
OZONE

INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

El Ozone Performance Project es un compromiso con invertir intensamente en I+D poniendo el producto en primer lugar. Nos esforzamos por fabricar velas y sillas innovadoras, líderes en prestaciones y disfrute. Al aprender del desarrollo de sillas como la Submarine, y de velas como las de las series Zeno y Enzo, podemos aplicar a toda nuestra gama conceptos probados en competición. Los principios aerodinámicos, las técnicas de fabricación y los materiales utilizados en estos diseños ganadores se incorporan a cada vela y cada silla que creamos. La silla Submarine la han volado los miembros del equipo de I+D de Ozone Russell Ogden (**actual Campeón del Mundo FAI**)

Armant (**Campeón de la Superfinal de la PWC**), y sus avances tecnológicos se están aplicando a todas nuestras sillas.

Tras más de 20 años, nuestro compromiso y dedicación no ha hecho sino crecer, y nuestro equipo no ha dejado de adquirir más experiencia. **Gracias por unirse a nosotros. Deseamos seguir volando junto a vosotros muchos años más.**



WARP



new version of our
top gun



photo Pawel Kozarzewski



WARP 2:

- Precise, comfortable steering.
- Reach higher level of sport and cross-country flying.
- Cover longer distances, flying faster and more efficiently.



Tango



Haka



Modern



www.dudek.eu

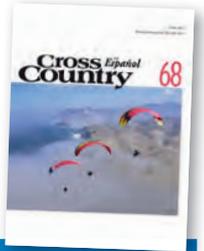
68 JUNIO 2022 ÍNDICE

► CAPA MARINA

Entre las nubes, el desierto y el mar azul en Perú
Foto: Jeff Hamann

▼ NUEVA GENERACIÓN

La Mentor 7 Light de Nova.
Foto: Adi Geisegger



24

Pilotaje con las bandas

Los expertos explican cómo los pilotos intermedios pueden aprovechar mejor este sistema

30

Mentores de por vida

“Escucha y ayuda”. Gavin McClurg revela las lecciones que ha aprendido de sus mentores.

36

El futuro de Horacio

Después de 21 años, Horacio Llorens se retira de las competencias de acro. Hacemos una retrospectiva

42

Dunas desde el aire

Desde ondulaciones hasta montañas de arena, Jeff Hamann revela el mundo de las dunas

50

Ozone Zeno 2

Cinco años después de la revolucionaria Zeno, la nueva versión es más ágil y rápida, dice Hugh Miller

54

Triple Seven Knight 2

Es una EN B pero llena de detalles para pilotos ambiciosos. Marcus King la prueba

DESPEGUE - Editorial 8 - Galería 10 - **EQUIPOS** - Nuevos productos 12-15 - **ENTÉRATE** - Al desnudo 16 - Guía exclusiva 18 - **CI DE VUELO** - Icarística 20 - Greg Hamerton 22 - Clima 32 - **RESEÑAS** - Ozone Zeno 2 50 - Triple Seven King 2 54 - Woody Valley Crest 58



▲ DIVERSIÓN BAJO EL SOL

Haciendo ladera en Córcega
Foto: Jacques Paul-Stefani

CURIOSIDAD DE NIÑO

¿Sabes cuando te estás preparando para despegar y pasa alguien y empieza a hacerte preguntas? “¿Vas a saltar?” “¿Qué tan lejos puedes llegar?” “¿Puedes aterrizar donde quieras?”

Me sucedió este año. Estaba conectado y veía a un amigo que aprovechaba bien las térmicas en frente mientras yo revisaba todo. Una de las cosas que me preguntan siempre es, “¿Qué has aprendido al conversar con los mejores del mundo para la revista?” y los defraudo al decirles, “Que los mejores pilotos son extremadamente meticulosos al prepararse antes de despegar”. Es algo muy mundano y básico, pero es verdad. Ver a Manfred Ruhmer o a Chrigel Maurer hacer un prevuelo es una clase maestra. En fin...

Las preguntas venían de un chico de ocho años, así que no puse mala cara y le respondí. Sí, iba a despegar. Y sí, iba a volar lo más lejos posible. Y sí era totalmente seguro, podía aterrizar donde quisiera, sin problema.

Después hizo un montón de preguntas acerca de las condiciones y del clima, así que le di una explicación breve del vuelo térmico, cúmulos, de cómo sube el aire caliente y se condensa en forma de nube y que se llama base de nube. Y que vamos de nube en nube. Y sí, que giramos térmicas como los pájaros.

Me despedí de mi nuevo amigo y su curiosidad insaciable y aproveché un instante entre ráfagas para despegar con elegancia. Pisé el acelerador mientras me metí en la silla, sostuve los frenos y me alejé. No me tropecé, no me hice daño ni hice el ridículo frente a la mirada del chico, el día iba bien. Siguió yendo bien las tres horas siguientes hasta que por arte de magia, estaba en tierra enviando mensajes a la recogida.

El vuelo libre puede ser un juego de niños, sencillo y fácil. ¡No hay nada mejor!

Disfruta este número.

Ed Ewing, editor

Cross Country

In the core since 1988

Editor: Ed Ewing

Editor asociado, diseñador: Marcus King

Editora de noticias: Charlie King

Traducción: Joanna Di Grígoli, Jose Antonio Fernández

Colaboradores: Bruce Goldsmith, Jeff Goin, Honza Rejmanek, Gavin McClurg

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

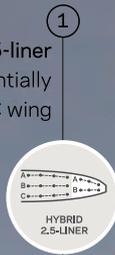
Cross Country en Español es publicada en formato digital 10 veces al año por Cross Country International Ltd (Tollgate, Beddington, Lewes, BN8 6JZ, UK). Aplican leyes globales de derecho de autor. Las opiniones expresadas en esta revista no reflejan necesariamente las opiniones de Cross Country.

CÓMO LEERLA

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

7 FACTS ABOUT THE MENTOR 7 Light

1 Hybrid design as a 2.5-liner
Comfortable & potentially record-breaking fast XC wing



2 Smart lightweight design & elaborate construction
High-quality and durable materials
Stability and performance through rods



4 Aerodynamic optimisation across the whole polar curve
Excellent XC potential

3 Only 219 line meters in total (size S)
Less drag - more performance

6 Coloured main lines
Easy line sorting

5 Height Adjustable C-Handles
Efficient pitch control as on a 2-liner

7 Speedbrake Riser 2.0:
C-steering with little effort
Faster - more efficient - more relaxed



MENTOR 7 Light - Hybrid 2.5-liner

2.5-liner | Cells: 66 | Aspect ratio: 5.5 | Weight: 4.15 kg (size S) | EN/LTF B

The MENTOR 7 Light is characterised by its completely new design as a "hybrid 2.5-liner". This allows the same effective pitch control as 2-liners and ensures outstanding XC performance. With its smart lightweight design, it follows the trend of XC wings that are both light and durable. A cross-country paraglider that will inspire you for a long time.

Would you like a test flight?

More info on the wing and your local NOVA dealer can be found here: www.nova.eu/mentor-7-light

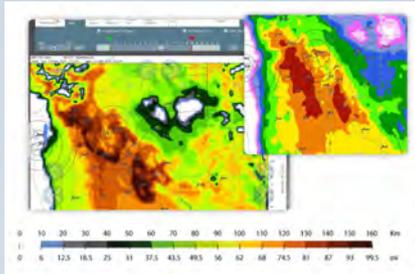
NOVA
Performance Paragliders



Brad Nicholas sobre el estrecho de Menai que separa la isla de Anglesey de tierra firme en Gales del Norte
Photo: Gareth Aston



AVANCES



Actualización TopMeteo

El servicio de previsión meteorológica para aviadores ahora tiene una calculadora de Distancia Potencial de Vuelo con resolución de una hora en Europa. Además, tiene nuevas cartas de previsión de viento en ladera y onda de sotavento del modelo en alta resolución del DWD (servicio meteorológico alemán) con cobertura en Europa disponible para FL70, 120, 170 y 250.

topmeteo.eu



Ozone Session 15

El ala de acro de Ozone, la Session, ahora está disponible en 15m², además de 16m² y 17m². Es el ala con la que Horacio Llorens ganó la categoría sincro en el Campeonato Mundial de Acro.

flyozone.com



Más velocidad para la Fuse 3

Como respuesta a lo que transmitieron los pilotos, Gin le agregó 4cm a los trimmers del biplaza Fuse 3 que le da 1,5-2km/h de velocidad máxima. Además, los trimmers están hechos de una cinta más duradera.

gingliders.com

ULTRABIP

El nuevo instrumento de vuelo solar miniatura de alta gama, el UltraBip, es un altivario con grabador GPS y asistente vocal. Tiene tecnología de vario instantáneo que usa acelerómetros y giroscopios para asegurar una respuesta del vario instantánea y el Bluetooth permite conectarlo a aplicaciones de vuelo incluyendo XCTrack, FlySkyHy y SeeYou en dispositivos iOS y Android. Con dos toquecitos, dice en voz alta la altura, velocidad, tasa de ascenso promedio y duración del vuelo. Las trazas de vuelo pueden exportarse en formatos IGC o KML. Disponible a mediados de año. 

stodeus.com



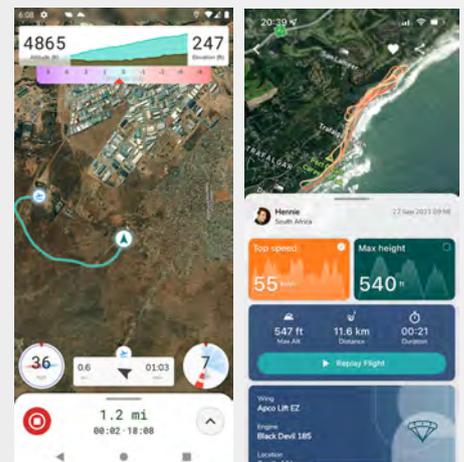
EVARIO GEN 2

Ya existe una segunda generación de la aplicación eVario para iOS con una nueva interfaz que la hace incluso más fácil de usar. La aplicación usa el acelerómetro, girómetro, magnetómetro, barómetro y GPS del teléfono iPhone, iPad o Apple Watch y funciona como un instrumento de vuelo completo con un vario sin retraso y grabador de vuelo. La vista de panel de instrumentos puede personalizarse y en el iPad puede dividirse. Se recomienda usar una batería externa: una batería de 5000mAh debería alimentarla durante 15 horas. Precio €14.99 en App Store. 

evario.variosoft.eu

GAGGLE

Gaggle es una aplicación de vuelo que combina un instrumento, dispositivo de grabación y comunidad en línea en uno - es Strava para pilotos, pero con vista en vivo (tus amigos pueden verte en vuelo). A la izquierda está la pantalla en vuelo con el variómetro, altímetro, mapa, etc. A la derecha, el análisis postvuelo con la opción de reproducción en 3D. El cofundador de la aplicación Hennie Brink dijo, "En el futuro, también queremos incluir eventos y visualización de los mismos y más para elevar el deporte un poco y que la gente vuele más seguido". Disponible gratis para iOS y Android. 



EMPAQUE LIGERO

Ahora existe una versión ligera de la Compact Case de Supair. Está diseñada para hacer paramontañismo y según Supair, es compatible con todas las alas ligeras de su gama. La Compact Case Light está disponible en dos tallas, S/M y L (160g y 170g). Es 50% más ligera que la versión convencional gracias a la tela y hebillas más ligeras y por no tener cierre de compresión como la bolsa convencional. La versión S/M mide 70cm x 40cm x 17cm y la L, 73cm x 45cm x 17cm. Disponible en blanco o negro. 
supair.com



APP SYRIDE

La aplicación Syride es para los usuarios del instrumento de vuelo Sys'Nav XL. Permite tener rastreo en vivo y recibir informes de clima en tiempo real. Con la última versión, es fácil crear y editar rutas de navegación en el teléfono y transferirlas al Sys'Nav por Bluetooth o simplemente escaneando un código QR. La aplicación es compatible con los siguientes formatos de balizas: .wpt, .cup y .gpx y con los formatos de ruta .kml y .xctsk. Disponible también en alemán. Descárgala en la App Store y Google Play para los dispositivos iOS y Android. 
syride.com

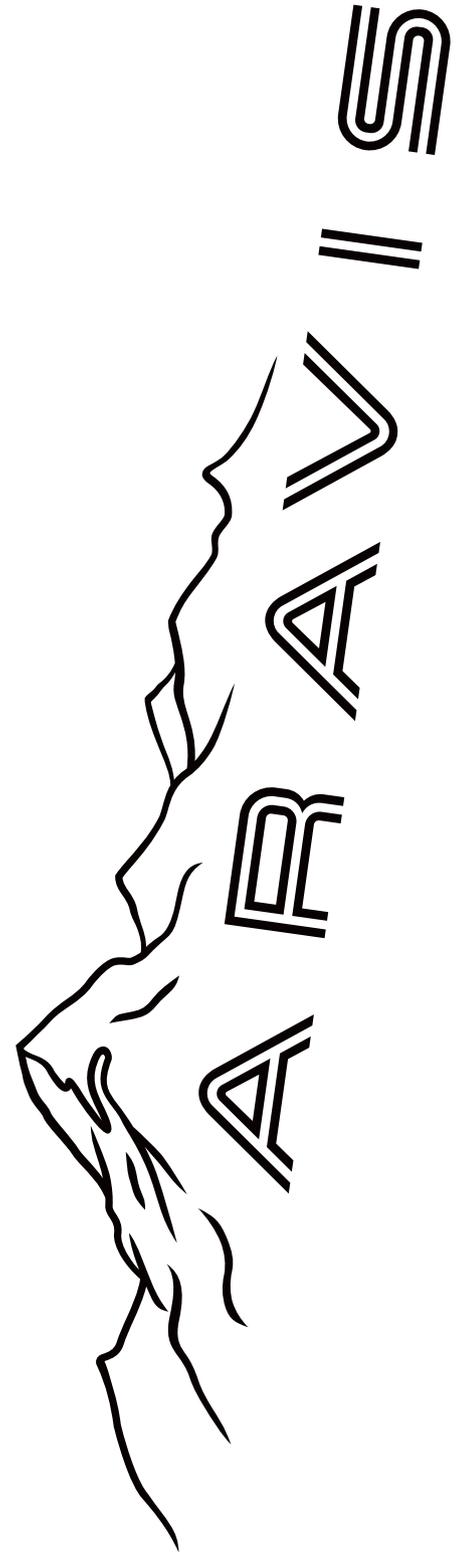


TAPA X-ALPS

El Tapa X-Alps es un nuevo paracaídas cuadrado ligero de Skywalk. Está diseñado para competencias de paramontañismo en general como la Red Bull X-Alps, es extremadamente ligero y compacto. Disponible en talla 90 y 105 (carga máxima en kilogramos). El 24,8m² y el 28,05m² pesan apenas 784g y 895g, respectivamente, y se compactan en 2l y 2,6l. Según Skywalk, son robustos y confiables con tiempos de apertura rápidos y excelente estabilidad en el descenso. La tasa de descenso que anuncian es de 5,3m/s y no tienen desplazamiento horizontal. 
skywalk.info




MAC PARA



AVANCES



Inyección electrónica

Vittorazi presentó oficialmente su tecnología de inyección electrónica de combustible (EFI, por sus siglas en inglés) durante el Campeonato Mundial de Paramotor en Brasil el 21 de abril. Pasquale Biondo (en la foto con el Moster 185 EFI) dijo que la tecnología es “un paso gigantesco”. Estará en producción más adelante este año.

vittorazi.com



Camisetas Icaro

Las nuevas camisetas de Icaro están hechas de la tela ecológica Oeko-Tex®. Es suave y cómoda de usar. Las camisetas están disponibles en cortes para hombres y mujeres en azul oscuro y gris.

icaro-paragliders.com



Ropa termoactiva

La ropa interior termorreguladora de Tryfly está hecha para mantenerte cómodo en calor o frío. La tela que repele la humedad contiene iones de plata antibacteriales para reducir los olores. Las prendas deben quedar ajustadas y usarse directamente sobre la piel. Tryfly.eu

BGD EPIC 2

La sucesora de la Epic es una EN-B baja “divertida y accesible” con “seguridad impecable y pilotaje divertido”. Es adecuada para pilotos que vuelen pocas horas, tiene rendimiento para volar distancia y, al igual que la original, también es buena para los que se inician en el freestyle. Sus 45 cajones y 5,2 puntos de alargamiento son un poco más elevados que la original y la estructura interna es más intrincada. Es un poco más rápida, tiene mejor planeo y despega mejor, “sube muy fácil sin quedarse pegada ni se adelanta”. Ahora también tiene sistema de pilotaje con las bandas B/C. Disponible en cinco tallas y tres colores. flybgd.com

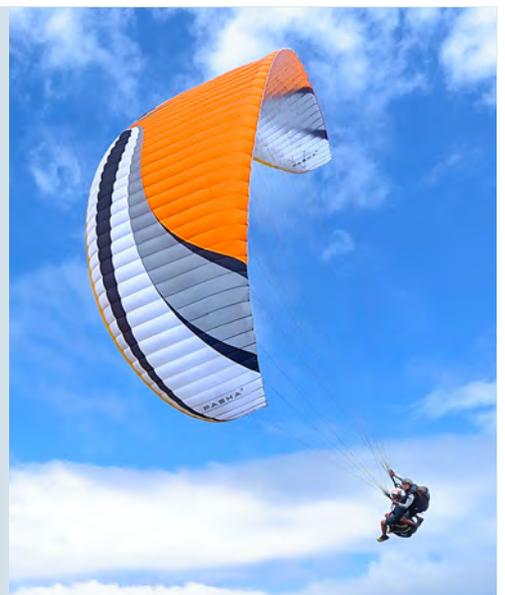


X-ALPS5

Skywalk lanzó la versión serial de su ala para la Red Bull X-Alps 2021. La X-Alps5 es una EN-D dos bandas compacta y ligera con buen rendimiento y pilotaje nada exigente. Sería una buena primera dos bandas. Está hecha para despegues difíciles, por lo que despega fácil y sus 18cm de recorrido del acelerador le dan suficiente velocidad adicional. Está hecha de Porcher Skytex 27 con revestimiento doble y está disponible en cuatro tallas llamadas 75+, 85+, 95+ y 105+ y van desde 20m² (PTV de 60-77kg, 3,38kg) hasta 23,7m² (85-107kg, 3,7kg). skywalk.info

PASHA 7

Mac Para dice que la séptima generación de su biplaza Pasha es para divertirse, “para que los pilotos de biplaza tengan ganas de trabajar”. Dicen que despega y aterriza fácil y tiene mejor planeo y velocidad que su predecesora. Gracias a su poca presión en los frenos y su pilotaje directo y ágil, entra en barrena y en wingovers fácil y sale de forma segura. La vela es de Porcher Skytex de 32g/m² con 38g/m² en el extradós del borde de ataque y gracias a las varillas de nitinol resistentes a deformaciones permanentes, es fácil de plegar. Disponible en tallas 39m² y 42m². macpara.com





DUDEK WARP 2

La Warp 2 es la nueva ala para vuelos de distancia y de competencia en paramotor de Dudek. Es muy rápida, ágil y eficiente y está pensada para pilotos avanzados y expertos. Su perfil con réflex la hace segura a todo lo largo del recorrido de velocidad, incluso a ángulos de ataque llanos y despega más fácil que su predecesora, además de tener excelente frenado para el aterrizaje. Tiene nuevo perfil con el moldeo 3D LE3D de Dudek y se redujo la resistencia parasita por tener 17% menos de líneas. Se planificaron siete tallas de 15m² a 24m². [☒ dudek.eu](http://dudek.eu)



BGD BLIZZARD

BGD dice que su nueva ala réflex de paramotor es segura e indulgente, adecuada para pilotos recién salidos del curso de vuelo. Está hecha para alentar la progresión y tiene el pilotaje, la velocidad y el rendimiento para llevar a un piloto nuevo lejos durante su carrera de vuelo. Despega fácil, con su borde de ataque sólido e indulgente. Los trimmers suaves Rollercam y el acelerador tienen 12cm de recorrido cada uno y pueden usarse al mismo tiempo. También tiene pilotaje con las puntas. Según BGD, es muy estable hasta la velocidad máxima que es de unos 54km/h. [☒ flybgd.com](http://flybgd.com)



THE
freestyle
LEGEND

MORPHEUS ^{ING}
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

AL DESNUDO

BEN KELLETT

Vine a Queenstown, Nueva Zelanda, en 2011 a hacer una temporada de snowboard. Terminó la temporada y no tenía dinero para volver a Australia, así que me quedé el verano. Terminó el verano y decidí quedarme otro invierno y ya han pasado 11 años.

Soy originario del Reino Unido. Trabajé como chef los últimos 10 años. Ahora soy piloto de biplaza a tiempo parcial.

Soy un adicto desde el principio. Recuerdo una nube en el despegue durante el curso en el Pico Coronet. Mientras volaba no veía muy bien adonde iba, hasta que, ¡Bum! Salí disparado de la nube a 900m.

Mi primera ala fue una Advance Epsilon 3 que volé hasta acabarla. Le saqué todo el tiempo de vuelo que aguantó. Al final, cuando fui a sacarle un certificado de aptitud, le dije a uno de los chicos que repara alas, “Quiero seguir volándola”. Escribió con rotulador en la vela: “¡No volar! ¡Peligrosa!”

Después compré una Gin Carrera. Fue como una epifanía. Con ella comencé a hacer más vuelos de distancia.

Antes dividía mi tiempo entre el acro y los vuelos de distancia. Los primeros dos años era mita y mitad. Después llegué a un punto en que, si era invierno, o si las condiciones no estaban ‘bien’ para volar distancia, volaba acro. Mientras más experiencia acumulaba, más era el tiempo que me parecía ‘bueno’ para hacer distancia.

Nueva Zelanda y su estilo de vuelo, por naturaleza, siempre darán origen a pilotos de vuelo vivac, por las características del terreno en que volamos. Para volar en los lugares realmente buenos, hay que estar dispuesto a caminar un par de días si las

cosas no salen según lo planeado, y estar preparado para acampar.

Una vez sobrevolé un área de la que, para salir, tendría que caminar durante tres días. Cuando me faltaba un valle para llegar al Monte Cook (3.724m) se rompió la funda del freno, lo que expuso el núcleo. Pensé, “Bueno, lo tendré vigilado”. Seguí volando. Cerca de los 2.700m sentí un tirón detrás de mis hombros. La parte trasera de mi arnés se había abierto y se estaba saliendo todo mi equipo.

No sabía qué había perdido. Sabía que debajo de mi asiento aún tenía mi tienda y el colchón. Pero atrás llevaba varas para la tienda, comida, tarjeta bancaria, dinero, licencia de conducir, bastones de senderismo, etc. Pensé, “Al menos tengo un refugio. ¿Cuántas veces estaré a 2.700m en la cordillera Ben-Ohau?” Seguí. Fue un vuelo espectacular. Al aterrizar, me tomó un día de caminata y hacer dedo para llegar a casa.

Trato de que todo sirva para varias cosas. En vuelo solo uso mi móvil y el XC Tracer. Mi móvil es móvil, instrumento de vuelo, cámara, etc. El XC Tracer es solo una funcionalidad que no tiene el teléfono. Es el futuro.

Me rompí la espalda en enero de 2021. Llegué demasiado alto a un aterrizaje pequeño, así que comencé a aletear. Sabía que si me pasaba aterrizaría en el valle, así que opté por meterla en pérdida. Pero el ala entró en negativo y caí de espaldas desde unos tres metros. Caminé dos horas, me desmayé y me llevaron al hospital con una vértebra astillada. La causa no fue otra que una mala decisión.

La primera competencia de Paramontañismo Wanaka fue el mes

siguiente, así que no estaba muy apto. Me preocupaba un poco otro aterrizaje de esos. Traté de volar la ruta, pero el año pasado no fue mi año.

Creo que este año afloró mi lado competitivo. La competencia Paramontañismo Wanaka duró tres días y es una competencia amistosa. Volaba una Ozone Zeolite GT y fue gratificante hacer un vuelo comprometido y largo, pero no fue gran cosa – logré ganar apenas por un par de puntos.

Volar por zonas remotas y hacer balizas con amigos fue algo épico. Llegamos a uno de los refugios y alguien logró llevar un 4x4 con una caja llena de cervezas. Estábamos todos sentados en el refugio, hablando de quien tenía las peores ampollas. Hay que hacerlo más seguido. ☒

Ben Kellett, 30, ganó la competencia Paramontañismo Wanaka en Nueva Zelanda en febrero, wanakahikefly.nz.

Entrevista de Jack Sheard



**MACPARA**



elan³

Pure Joy



▲► TRIPADVISOR

Volar en Pancas es algo de otro mundo. A la derecha, la posada Recanto das Montanhas
Fotos: Jérôme Maupoint / Ulric Jessop

GUÍA EXCLUSIVA: PANCAS

Ruth Jessop de la Copa del Mundo de Parapente revela todo lo que necesitas saber para volar en el Parque Jurásico

El mundo perdido de Pancas en Brasil evoca muchas imágenes con sus bloques de granito negro enorme que sobresalen de manera incongruente del paisaje como si los hubiera arrastrado un gigante prehistórico. Es el Yosemite de Brasil.

Cuando la Copa del Mundo de Parapente pasa por Baixo Guandú, el “Día de Pancas” es el que más ansían los pilotos. Incluso el alcalde de Pancas llama a su pueblo “Parque Jurásico”.

Sin embargo, es muy fácil llegar al mítico pueblo de Pancas para volar y se está convirtiendo en un destino cada vez más popular entre los pilotos aventureros. De hecho, la Copa del Mundo de Parapente está considerando hacer una Precopa del Mundo en futuro próximo.

Cómo llegar

Desde Río de Janeiro, toma un avión o autobús hasta Vitoria, la capital del estado

de Espírito Santo. Es un viaje que dura ocho horas, pero es más barato y fácil en autobús en estos tiempos de Covid. Los asientos se reclinan y permiten dormir de forma bastante razonable. ¡Incluso puedes reservar una cama!

Desde Vitoria, puedes alquilar un auto en el aeropuerto o también hay autobuses en la mañana y en la noche que van a Pancas. El viaje dura aproximadamente cuatro horas, dependiendo si el autobús se avería o no (brazilustravel.com).

Dónde hospedarse

Pancas también es famoso por no tener ningún lugar para hospedarse. Durante nuestra visita reciente en marzo, entramos y salimos rápidamente de los únicos dos hoteles que hay en el pueblo y terminamos deambulando por las calles oscuras.

Una pareja que pensaba que estábamos robando la casa de sus vecinos insistió que nos montáramos en su auto y nos llevaron

a casa de sus amigos, la maravillosa posada Recanto das Montanhas. (Facebook: *Recanto das Montanhas*. Instagram *@recantodasmontanhaspancas*). La posada tiene nueve habitaciones. Es estilo al aire libre, así que no esperes encontrar agua caliente. Es un lugar excelente tanto para pilotos que viajen solos como para grupos e incluso tiene una piscina. Los dueños son increíblemente amables y nada fue problema para ellos.

Desde el punto de vista práctico (o quizás más apropiado, poco práctico) los pocos restaurantes en el pueblo están cerrados los lunes, pero hay suficientes supermercados para aprovisionarse. Los sábados en la mañana hay un mercado si buscas productos locales.

Cómo llegar al despegue

El camino al despegue está bien señalizado. Para llegar, sal de la carretera

principal de Pancas 3km al oeste. Conduce 9km montaña arriba y gira hacia la izquierda en el collado hacia una carretera sin pavimentar. Mantente a la izquierda y sigue los avisos entre cafetales y platanales.

La carretera serpentea por un bosque espeso y eventualmente llega hasta un despegue abierto con una manga de viento. El camino hasta el despegue lleva unos treinta minutos por una combinación de carreteras de tierra y de asfalto. Habíamos alquilado un auto, pero los locales son muy amables y si no tienes auto probablemente sea bastante fácil conseguir quien te lleve hasta el despegue.

Se despega desde la cima de uno de los tantos bloques de granito negro y es bastante técnico. No es para pilotos con pocas horas de vuelo. También hay un despegue más bajo para vuelos de tarde y de final de tarde en Lajinha, a veinte minutos.

El aterrizaje de tierra arada se encuentra al este de Pancas apenas sales del pueblo a la izquierda y se le entra por unos escalones de tierra.

La mejor época

Entre marzo y octubre el clima es más seco y es excelente para volar. Marzo y abril, después de las lluvias, son los meses más verdes y probablemente son los más hermosos para ir. Después, el paisaje empieza a secarse. Recuerda que junio, julio y agosto es invierno en Brasil y por tanto, es un poco más fresco. De diciembre a febrero todavía se puede volar, pero hace mucho calor (>40 grados) por lo que hay tendencia a sobredesarrollos, lluvia y también puede hacer que la subida al despegue sea complicada.

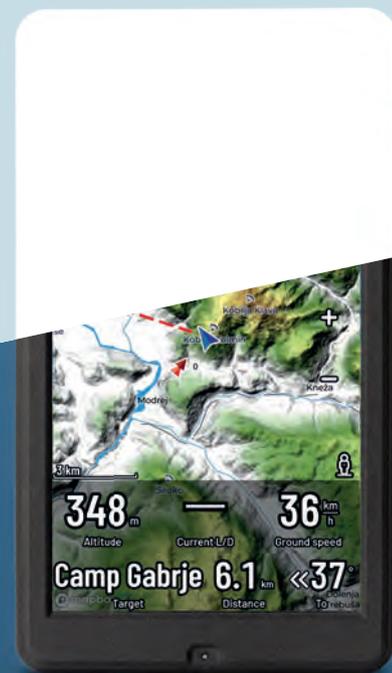
¿Algo más?

La zona es excelente para otros deportes al aire libre como escalada en roca, senderismo a cascadas y a las cimas de los que parecieran ser picos inaccesibles.

Lleva tu cámara porque tomarás las fotos más alucinantes de tu vida. ¡No olvides llegar repelente de insectos y un machete si tienes pensado hacer caminatas por la selva! 📷



OUDIEN



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



ICARÍSTICA
BRUCE GOLDSMITH
CÓMO HACER UNA PRUEBA DE PLANEO



Todos hemos visto videos de dos parapentes volando juntos y uno termina más alto que el otro. Uno se siente tentado a sacar conclusiones de que el ala que termina más alta tiene mejor rendimiento, pero generalmente no es el caso.

Esto se debe a que hay que tomar en cuenta mucho más que el rendimiento del ala y los demás factores pueden hacer la misma diferencia en rendimiento.

A continuación, una lista de los factores más importantes que afectan el planeo:

1. Parapente
2. Arnés
3. Habilidades del piloto
4. Condiciones del aire
5. Posición del piloto
6. Carga alar
7. Talla del parapente

▲ ► **UNO AL LADO DEL OTRO**

Cómo no hacer una prueba de planeo - la diferencia entre los arneses y la posición de los pilotos tendrá gran efecto en la tasa de planeo de cada ala. A la derecha, las alas están demasiado separadas verticalmente y están en aire diferente. Cuando hagas una prueba de planeo, querrás que todo sea lo más parecido posible.

Fotos: BGD

Tampoco debemos olvidar el calado de las líneas del ala y la condición de la tela.

Veamos cada uno de estos puntos con más detalle.

El parapente

Dos parapentes de la misma categoría pueden tener diferencias en planeo de hasta aproximadamente un punto. Un punto de planeo significa que si planeas un minuto, el ala con mejor rendimiento ganará 6m con respecto a la otra ala. Por tener las líneas unos 7-8 metros, entonces representan tres cuartos de la altura de un parapente.

Generalmente uso este método para medir la diferencia de altura en cuántas alturas-parapente por minuto como una forma rápida de medir la diferencia en rendimiento. Usualmente, uso 30 segundos y después duplico la diferencia de altura. Las fotos

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.

con marcadores de tiempo en segundos pueden ser útiles a la hora de hacer estas comparaciones.

Cuando dos alas planean una junto a la otra, es importante estar exactamente uno al lado del otro. El parapente más lento debería acelerar a la velocidad del más rápido y es muy importante no dejar que un parapente se quede detrás del otro porque entrará en la turbulencia de estela del parapente que esté adelante, lo que invalidará la comparación.

Estar estable con estable ayuda a que las alas vuelen en condiciones similares. Por supuesto, mantente lejos del relieve.

Arneses

La diferencia entre un arnés sentado y uno reclinado de competencia puede ser de 1,5 puntos de planeo. Pero incluso la diferencia entre dos arneses reclinados puede ser más de medio punto en planeo. Ajustar el arnés correctamente también es muy importante. Un arnés reclinado debería estar alineado con el flujo de aire. Lo peor que puedes hacer es doblar las piernas - esto puede generar una fuerza hacia abajo y el ala tendrá que generar sustentación adicional para oponerse a la misma. ¡Es de lo más ineficiente!

Habilidad del piloto

Las habilidades del piloto hacen una diferencia enorme. En aire turbulento, puede ser de un punto de planeo. Hace años, me impresionaba que John Pendry tenía siempre las mejores habilidades en transición y le sacaba ventaja a otros pilotos con el mismo peso y experiencia. Son movimientos minúsculos los que hacen la diferencia.

Un piloto habilidoso elimina todos los movimientos parásitos del ala. Un ala tiene movimientos de alabeo y cabeceo constantes, incluso en condiciones tranquilas y un piloto habilidoso puede hacer que el ala vuele suavemente sin moverse.

Los pilotos de competencia pasan horas intentando optimizar su planeo y a lo largo de muchas competencias este entrenamiento les ayuda a mejorar sus habilidades para planear bien. Al comparar el planeo entre un piloto de compe y otro de acro, el de competencia tiene una ventaja de medio punto.

Condiciones del aire

La turbulencia, las térmicas y los efectos de la ascendencia de una cresta pueden afectar cómo vuelan las alas. Está claro que hay que eliminar estos factores lo más sea posible y repetir las pruebas intercambiando la posición de las alas para corregirlo. Hacer varias pruebas y tomar en cuenta un promedio también ayuda.

Lo más importante es no dejar que un ala esté más alta que la otra. En caso de que suceda, la más alta debería descender al nivel de la más baja y repetir la prueba. El parapente más alto puede estar en un aire diferente, lo que conlleva a diferencias exageradas.

Posición del piloto

¿El piloto está alineado con el flujo de aire?
¿Uno está sentado más recto que el otro?
¿Tienes los brazos más arriba que el otro piloto? Todo hace gran diferencia.

Carga alar y talla

Cuando compares dos alas, que sean de la misma talla y que vuelen al mismo PTV. Las alas más grandes planean mejor que las pequeñas, sobretodo en turbulencia. Es esencial pesarse antes de hacer comparaciones.

No te engañes

Hacer pruebas de rendimiento en planeo requiere de tiempo y precisión para generar resultados precisos y válidos y las pruebas que no tomen en cuenta todos los factores anteriores no serán exactas. Tómalos todos en cuenta la próxima vez que hagas una prueba de planeo con tus amigos o veas algún video en línea. ✂





PARAMONTAÑISMO
GREG HAMERTON

DOMINA EL CONTROL EN TIERRA



▲► ¡DESPEGUE!

Desarrollar habilidades con tu ala en tierra toma tiempo, pero te dará confianza en el aire
Fotos: Jérôme Maupoint / Charlie King



EN LÍNEA

Mira la demostración en Fly With Greg (pago) – los lectores de Cross Country en Español reciben 50% de descuento en el primer mes de suscripción a Fly With Greg con el código XCMAG22A antes del 30 de junio de 2022
tinyurl.com/flywithgreg

He desarrollado varios ejercicios para aprender diversas facetas importantes del control en tierra.

Las tareas te enseñan acerca del frenado, conexión del peso del cuerpo con el ala y te ayudan a mejorar el equilibrio y memoria muscular. Hay cosas que puedes hacer en tierra que pueden ayudarte a volar mejor.

Lo que intentas lograr es tener más confianza en el despegue, para que puedas pilotar el ala de verdad. Esto hace que tengas la fortaleza mental para volar.

Cómo hacerlo

Busca un campo con pendiente que tenga un flujo de aire limpio, no el campo de la escuela del pueblo, porque con suficiente viento para inflar será turbulento. Prueba en una playa o en la cima de una colina plana. Usa tu arnés normal con protección, guantes

y casco. En condiciones moderadas, usa tu parapente. Si apenas te estás iniciando o con frecuencia hay viento fuerte, un ala de entrenamiento en tierra puede ser una excelente herramienta de aprendizaje (son muy pequeñas y tienen menos potencia). No es lo mismo que un 'ala de segunda mano vieja y destruida', que no recomiendo porque despegan mal y generalmente son muy grandes, así que solo te arrastrará y perderás confianza.

Pasa seis minutos en cada tarea antes de pasar a la siguiente.

1. Despegue de frente. Coloca la vela en forma de herradura y despegas suavemente. Después, mantén el ala a la vertical y mueve los pies (bastante) para controlarla, usa también los frenos (un poco). Inclínate hacia las bandas y mira hacia adelante. De

Greg Hamerton vuela y da cursos desde hace 30 años. Es instructor, crítico y cineasta. Esta año, competirá de nuevo en la X-Pyr. Lleva la Academia de Vuelo en Línea en flywithgreg.com

esta forma, desarrollarás la sensibilidad con la ventral, que es importante para entender la vela durante la fase siguiente.

2. **Corre: vuela.** Coloca el peso del cuerpo sobre (no detrás) de la ventral y trabaja en cargar el ala de forma progresiva para llegar a la velocidad de despegue. Da zancadas largas en 'cámara lenta' con los brazos atrás y siente cómo el ala genera sustentación. Trabaja en volar lo más lejos posible, que solo sucede cuando coordinas la velocidad de la carrera con la del ala.
3. **Detén el cabeceo.** Cuando el ala se adelante, toda la nariz podría colapsar. Esto podría ser peligroso en una ladera empinada con piedras, en la que los pilotos generalmente bajan la velocidad por miedo al 'borde', lo que empeora todo. Practica hacer que el ala adelante: corre con ella, detente y frena 'de golpe' para detenerla. Vuelve a soltarlos inmediatamente para que siga volando. Otra forma es cargar el peso del cuerpo en la ventral para hacer que el ala se adelante.
4. **Giro suave.** Trabaja en las transiciones de giro. Frena un poco y gira para ver la vela. Mantenla en posición con una postura flexionada. Después, gira a la posición de despegue. Mantenla un rato y vuelve a girarte. Tu giro no debería afectar al ala, así que trabaja para que tus movimientos sean suaves y que la altura de tu cabeza sea constante.
5. **Movimiento inverso:** Empieza con un despegue de espalda convencional y trabaja para mantener la vela a la vertical. Mueve los pies de un lado a otro para compensar el alabeo. Mueve los pies hacia adelante y hacia atrás para manejar el cabeceo y la potencia. Frena un poco para controlar el guiño. Mantenla a la vertical lo más que

puedas e intenta esquivar obstáculos.

6. **La subida más lenta del mundo.** Controla la velocidad del ascenso moviéndote hacia la vela mientras la subas. Si quieres un reto de verdad, inténtalo también de frente. El ala debe seguir subiendo pero lo más lento que puedas quitándole potencia. Con viento más fuerte, tendrás que correr más rápido.
7. **¡Fuera abajo!** Frente a la vela, trabaja para que baje flotando suavemente hasta el suelo. Usa las A para ralentizar la caída o volver a darle energía. Este ejercicio te pone en contacto con la potencia y el momento en el que la vela entra en contacto con el flujo de aire.
8. **¡Punto de pérdida!** La habilidad de matar la sustentación del ala frenando de forma agresiva puede ayudarte enormemente en un despegue térmico. Frena lo suficiente para que se retrasen y vuelve a soltarlos.

Juega con ángulos diferentes y muévete también con el viento o contra el mismo antes de frenar.

9. **De un lado al otro.** Poder hacer que el estabalo vuele cerca del suelo te enseñará a frenar con delicadeza y usar el peso del cuerpo. Haz que el estabalo toque el suelo con delicadeza de un lado, después muévelo suavemente al otro. Esta posición es muy útil para moverse por un despegue y para reducir los tirones con viento fuerte. También te enseña a estar consciente del punto del negativo y a controlar el guiño.
10. **Siguiente nivel.** Para terminar, practica algo que hayas visto pero que nunca hayas intentado. Despega con la vela en coliflor. Despegue cobra. Dale la vuelta a la vela. Haz lo necesario para ir al límite, desarrollar más control y convertirte en maestro en tierra. **KG**





PILOTAJE CON LAS BANDAS PARA PILOTOS EN-B

El pilotaje con las bandas traseras ya es una realidad para la nueva generación de alas EN-B. Ed Ewing averigua más

Ha habido grandes desarrollos en diseño en la clase intermedia de parapente en los últimos dos años. En el número 65 (feb/mar 2022) conversamos con tres diseñadores acerca de la nueva generación de alas EN-B y C en las que se combina geometría de dos y tres bandas - por ello se llaman dos bandas y media.

Para continuar con el tema, en este artículo quisimos echar un vistazo a la proliferación de los sistemas de pilotaje con las bandas traseras en la clase EN-B y ver qué significa para los pilotos intermedios. Los pilotos que cambien al último modelo de su EN B, por ejemplo, seguramente verán bandas bastante técnicas hoy en día. Incluso los pilotos relativamente nuevos que quieran comprar su segunda ala encontrarán una B baja o intermedia con este sistema.

Inicialmente, el sistema de pilotaje con las bandas traseras solo se veía en las dos bandas.

Cuando se introdujeron las dos bandas hace una década, los pilotos empezaron a usar las bandas B para controlar los movimientos de cabeceo y alabeo mientras aceleraban. Era más sencillo, rápido, seguro y eficiente que soltar el acelerador y frenar. Los pilotos que vuelan dos bandas cuentan con entusiasmo la sensación que les da cuando aceleran y vuelan por turbulencia.

En la clase intermedia, prácticamente todas las nuevas EN-C tres bandas y las EN-B altas tienen un sistema para pilotar con las bandas traseras. Los más sencillos son en los que los fabricantes simplemente colocaron un bucle de tela o una bola para halar las bandas C. Pero sin un sistema de pilotaje con las C, ello también hará que se deforme la canopia - halar las C mientras se acelera hará que se arquee la vela y que esté más propensa a colapsos.

Presentamos el pilotaje B/C o sistema de puente. Es un sistema de pilotaje con las bandas traseras

▲ OZONE

La Ozone Rush 6 (EN B alta) tiene el sistema de Bandas de Pilotaje

Activo de Ozone

Foto: Olivier Laugero



sostienes las B y las C, sientes mejor lo que sucede - cómo aumenta la presión o antes de tener un colapso porque se carga más la cola, por ejemplo. Te da una ventaja al volar distancia. Es una buena forma de mejorar el rendimiento en vuelo en vez del rendimiento del ala.

Matjaz: El vuelo activo como este es más impecable que usar el acelerador con las piernas. Todos sabemos de las dos bandas y cómo a los pilotos les encantan. Lo incluimos en nuestras alas C y ahora lo tiene la Knight 2, que es una B baja a intermedia. Pensamos, ¿por qué no? No cambia la homologación y los pilotos pueden decidir usarlo o no. Otro punto es que sostener las bandas traseras también ayuda a estabilizarte mientras aceleras. Cuando estás volando, si solo usas las piernas siempre tiendes a moverte un poco. Si sostienes las bandas, empiezas a estabilizarte inmediatamente.

Théo: La principal ventaja es la habilidad de pilotar el ala mientras aceleras sin tener que usar los frenos. Los pilotos EN-B quieren rendimiento y la misma tecnología que tienen las alas C y D. Por ello, es importante poder tener un rendimiento máximo mientras aceleras.

Otra ventaja es que es más agradable y menos agotador pilotar el ala con las bandas traseras. Por último, diría que es un buen paso para los

▼NOVA

La nueva Mentor 7 Light (EN B alta) de Nova tiene asas HAC - asas ajustables con seis posiciones diferentes
Foto: Adi Geisegger

que usa un sistema de reducción (generalmente con poleas) que no solo afecta las bandas C sino las B. Esto le permite a los pilotos que vuelan dos bandas y media a usar las bandas traseras más como un piloto dos bandas. Las ventajas son reales más que imaginadas: un mejor manejo del cabeceo y alabeo permite tener mejor rendimiento.

Le pedimos consejos a cuatro pilotos de prueba de cómo puede sacarle provecho un piloto nuevo a este sistema. Cabe resaltar que el sistema Banda Inteligente de Gin, Banda de Pilotaje Activo de Ozone, las asas HAC de Nova o el sistema BC de Triple Seven, son nombres distintos del sistema de pilotaje con las bandas traseras. Los sistemas también pueden diferir en cuanto a diseño, pero la teoría de cómo funcionan y cómo se usan es similar. Como siempre, para cualquier consejo acerca de tu ala, consulta el manual.

Primero, ¿por qué hace falta en la clase B? ¿Cuáles son los beneficios?

Michael Sigel: Viene de las dos bandas. El control que se tiene con las bandas traseras es fenomenal. Es ahí donde comenzó. Se tiene todo el control del cabeceo y mejor conexión con el ala. Cuando

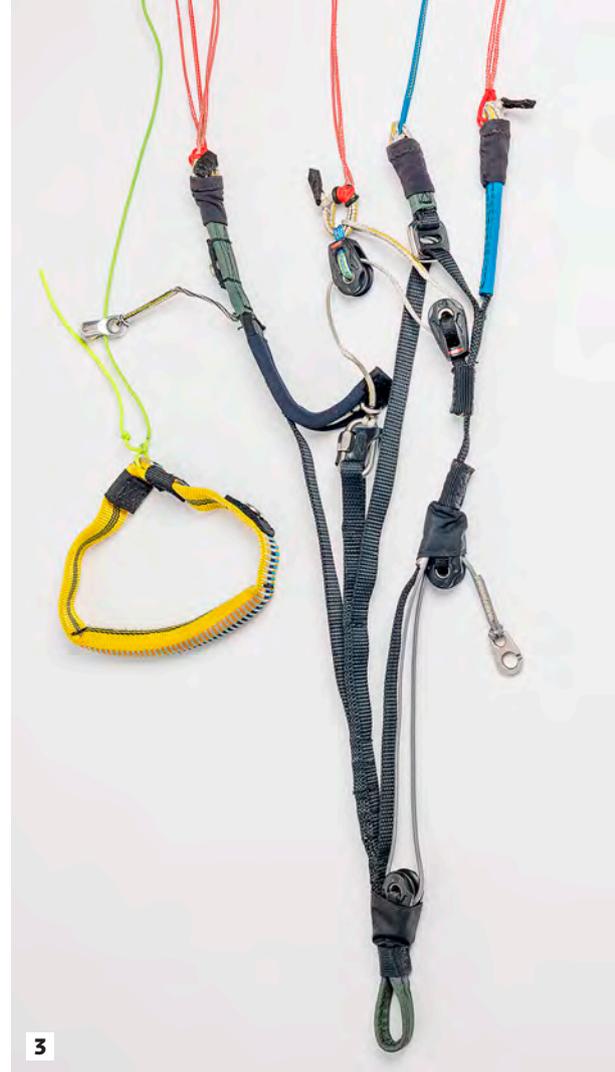




1



2



3

▲ BANDAS

Algunos ejemplos de los sistemas de pilotaje con las bandas traseras mencionados en el artículo.

1. El sistema BC de Triple Seven en la Knight 2 tiene aros en vez de poleas para el sistema de reducción
2. Las bandas HAC de Nova en la Mentor 7 Light fueron diseñadas para moverse hacia arriba y hacia abajo en seis posiciones diferentes
3. El sistema de Bandas de Pilotaje Activo (ACR, por sus siglas en inglés) de Ozone tiene una banda B suelta en una polea y es el mismo sistema usado en la Delta (EN C) y la Mantra (EN D)

Otros fabricantes tienen sus propios sistemas. A pesar de las diferencias entre diseños y nombres, todos los sistemas tienen el mismo principio. Están diseñados para activar las bandas B y C juntas para poder controlar el cabeceo adecuadamente

pilotos que quieran subirse a una C o D o a una dos bandas en el futuro. Con este sistema, pueden familiarizarse con un ala más suave y fácil.

Michael: Hay quienes dicen, “Ay, tanta complicación no es para mí”. Pero si no te gusta, puedes desconectarlo. Tienes la opción.

Para quienes no lo conozcan, ¿cómo se aborda el uso del sistema por primera vez?

Russell: Deberías abordarlo como cualquier otra forma de vuelo. Lee el manual, habla con instructores y pilotos más experimentados y después, ponlo en práctica. Puedes usarlo primero sin acelerar, volando y acostumbrándote a la presión adicional con respecto a los frenos.

Algunos sistemas requieren que las manos estén en una posición específica, asegúrate que no solo halas las bandas C, sino que halas las B y las C proporcionalmente. Es muy importante porque según el perfil y la posición de los anclajes, halar las bandas traseras hace que se debilite el perfil y no logras lo que quieres.

Michael: Es algo que se hace paso a paso. Para los pilotos habilidosos, creo que lo mejor es empezar por sostener las bandas B/C y simplemente

sentir el movimiento, lo que hace el ala. Si el ala cabecea hacia adelante, simplemente hala un poco el sistema y se frenará. Después, tendrás más confianza. Pruébalo primero cuando estés alto y las condiciones estén suaves. Acelera un poco y maneja el ala un poco. Sin darte cuenta, terminarás acelerando a base de nube y te sentirás muy cómodo.

Matjaz: Escoge un día tranquilo, remonta un poco, aléjate un poco de la montaña y acelera al 50%. Después, tomáte un rato para ver las bandas y entender qué sucede cuando halas las bandas traseras. Si ves que halas las bandas C y las B se quedan arriba, quizás no estés usando bien el sistema. Entonces, tendrás que revisarlo. Ve qué hacen las bandas A, B y C. Todas deberían estar funcionando alineadas. Algunos sistemas puedes halarlos y activar la banda C, pero no la B. Así que es por ello que es mejor usarlo primero en condiciones tranquilas para que puedas ver qué sucede.

Théo: Básicamente se usan las bandas traseras como los frenos: cuando el ala cabecea, halas las bandas traseras, ya sea un cabeceo asimétrico o simétrico. Cuando quieres hacer un cambio



ligero de dirección junto a un risco o cuando cruces un valle acelerado, las halas hacia abajo. Mantén las manos arriba y repósalas en las asas y por supuesto, ten las asas de freno en las manos en caso de necesitar hacer algo importante o una corrección.

¿Cómo progresas?

Russell: Una vez que te acostumbres sin acelerar, puedes usarlo cada vez que aceleres. Es cuestión de soltar las vueltas de los frenos - es importante porque no querrás halar el borde de fuga - agarra la parte inferior del asa de freno, desliza las manos para colocarlas en la posición necesaria, acelera a digamos 50% y practica controlar el cabeceo del ala a 50% de acelerador en condiciones suaves. Mientras más te acostumbres, más te darás una idea y podrás usarlo más en condiciones más fuertes.

Matjaz: El segundo paso es aprender qué tan fuerte necesitas halar las bandas y hacerlo rápido. Porque cuando vuelas de forma activa en condiciones fuertes y sientes que va a suceder algo, es mejor hacer de más que de menos. Así que tienes a aprender cómo usarlo rápido. También es importante jugar con la posición

de las manos. No solo hacia atrás, sino hacia adentro y hacia afuera. Con una dos bandas, hay bastante este movimiento - puedes ralentizar el centro o las puntas un poco más. Con el sistema B/C no es completamente igual porque el sistema no tiene tanto recorrido, pero digamos que con la Queen 2 he sentido muchas veces que puedo halar un poco más adentro y cuando lo hago, activé las puntas más, por lo que la vela es todavía más estable en ese momento.

Después, la tercera fase es entender que tus piernas no deberían ser estar rígidas. Hay un punto en el que tendrás que soltar el acelerador.

Théo: Puedes practicar mientras te alejes de la montaña para ver qué tan rápido gira el ala. Puedes generar cabeceo con los frenos y detenerlo con las bandas traseras. Vuela acelerado y haz un giro de 180. Estos ejercicios son cosas que terminarás haciendo en un día de vuelo de distancia. Pero, de verdad, es un proceso natural, sobretodo en un parapente B porque el ala es mucho más estable y tiene menos torsión por lo que hay menos movimientos que controlar. Creo que es bastante fácil de aprender porque es instintivo.

▲ TRIPLE SEVEN

La nueva Knight 2 (EN B) de Triple Seven es una B baja a intermedia y tiene el sistema BC

Foto: Charlie King

ÁGUILAS SABIAS

Russell Ogden

Actual campeón del mundo de parapente y piloto de prueba de Ozone. Vuela desde 1994 y ha sido campeón británico varias veces, además de vérselo habitualmente en podios de la PWC en las últimas dos décadas.



Matjaz Klemencic

Piloto de ala delta y parapente que hizo su primer vuelo a los once años con un ala delta vieja "prestada" del club. Matjaz vive y vuela en Eslovenia donde trabaja para Triple Seven. También tiene una escuela de vuelo y fue piloto Red Bull.



Michael Sigel

Piloto de prueba de Gin y competidor desde hace años. Michael ha ganado el XContest dos veces seguidas (2018 y 2019). Lleva la liga de distancia suiza de la SHV, ha hecho varios vuelos de 500km y trabaja como guía para Fly With Andy.



Théo de Blic

Vuela desde niño y es uno de los mejores pilotos de acro del mundo. Théo se armó de valor e incursionó en el mundo de las carreras de aventura el año pasado en la Red Bull X-Alps. Es piloto de prueba para Nova y trabaja en el desarrollo de alas. Vive en Chambéry, Francia.



En general, ¿cuánto recorrido tiene el sistema?

¿Los pilotos con mano pesada podrían meter el ala en pérdida?: Solo puedo hablar de Ozone, pero con nuestro sistema si halas el sistema al máximo y lo mantienes, el ala eventualmente entrará en pérdida. Así que no querrás halarlo durante un periodo prolongado.

Normalmente no hay razón para halar al máximo con un ala de menor clase. Si necesitas halarlo tanto es entonces cuando deberías soltar el acelerador y usar los frenos para volar el ala de forma activa. A medida que ganas experiencia, podrás volar en más turbulencia.

Michael: Lo importante es no ser demasiado rígido y estar listo para ser flexible y responder a las condiciones. Si está un poco turbulento, entonces acelero, con el primer o segundo pedal, y después vuelo con las B/C. Si se hace más físico, simplemente hago correcciones pequeñas; así, nunca llegarás al punto en el que meterás el ala en pérdida.

Si está demasiado turbulento, y ya no estoy acelerando, entonces prefiero usar los frenos. Si estás en un sotavento, por ejemplo, y sabes que deberías acelerar pero no confías en ti mismo o tienes miedo, es mejor usar los frenos.

¿Puedes girar térmicas con las bandas?

Michael: Sé de pilotos que liberan el lado externo y liberan el interno, pero yo nunca lo hago. Uso los frenos, soy achapado a la antigua.

Mi consejo para los pilotos intermedios es que si quieren girar térmicas, que usen los frenos. Si solo quieres aprovechar una ascendencia mientras la atraviesas, sigue acelerando cuando entres a la térmica, hala un poco las bandas traseras para frenar y suéltalas lentamente mientras salgas.

Russell: A medida que ganes más experiencia sí, puedes usarlas para girar térmicas. Sobretodo del lado externo. Puedes usar el freno del lado interno y usar las bandas para evitar que el ala externa acelere demasiado o colapse.

Matjaz: Bueno, quizás algunos pilotos que vuelen en el llano en térmicas amplias puedan hacerlo. En teoría, el giro debería ser más eficiente porque no estás frenando demasiado. Pero nosotros en los Alpes preferimos usar los frenos.

¿Veremos el sistema en alas EN-A?

Matjaz: Desde nuestro punto de vista, no lo estamos considerando. Quizás porque con menos alargamiento es más difícil lograr la compensación

adecuada, pero por ahora la clase A se queda como está. No lo estamos considerando.

Michael: Creo que eventualmente podríamos verlo en algunas alas “EN-A altas” de otros fabricantes, pero no es algo que estamos considerando. Nuestra EN A la usan mucho las escuelas, por lo que la simplicidad es importante. Estamos trabajando en una nueva B intermedia y estamos pensando en usarlo, pero ya veremos. Incluso en las alas B, algunos pilotos dicen que no lo quieren, que es demasiado.

Russell: Creo que es relevante si otros lo usan en su segunda ala porque es un método de pilotaje cada vez más normal. Y mientras más pronto los pilotos se acostumbran y se sienten cómodos, me parece positivo.

Sin embargo, la razón por la que no lo usamos en la Buzz o la Mojo es porque las definimos como alas que pueden usarse para dar curso. En alas de este tipo, nos gusta simplificar las bandas por seguridad y para que sean más fáciles de usar.

Una desventaja del sistema de puente B/C es que son un poco más susceptibles a las vueltas o a que se atasquen. Por lo que si no se organizan bien las bandas antes de despegar, podrían crear problemas.

Así que, es una complicación más que no necesitan ni los principiantes ni los instructores.

Por último, ¿por qué hay diferencias de diseño de un sistema al otro? ¿No hay uno que sirva para todos?

Russell: En Ozone, la Mantra, la Delta y la Rush comparten el mismo sistema. Pero habrá evoluciones. Tiene que evolucionar con el perfil del ala y con los puntos de anclaje. Tiene que ser adecuado con el diseño con el que lo uses. Por ello, lo que funciona en un ala Ozone puede que no funcione bien en un ala de otra marca.

Matjaz: Siempre es así. Los sistemas son diferentes, la reducción es diferente entre un ala y otra. En diseño, no siempre se trata de ganar y perder algo. Diseñamos nuestro sistema de esa forma porque queríamos algo seguro y fácil para despegar, así que no se da la vuelta. Puede que otro sistema sea más suave, pero tendrá otros problemas. Hay que ver qué se le quiere dar al piloto, así que siempre habrán soluciones diferentes, creo. ☒

Ten siempre cuidado cuando aprendas una técnica nueva. Ten bastante altura y espacio en condiciones suaves y vigila a los demás pilotos.

◀ EN TRANSICIÓN

Varias Nova Mentor 7 Light en transición. Todos los sistemas de pilotaje con las bandas traseras están diseñados para usarse cuando el piloto vaya en transición y también, para cuando use el acelerador. en térmica, suelta el acelerador y usa los frenos

Foto: Nova Gliders

▼ GIN GLIDERS

La Gin Explorer 2 (EN B alta) tiene un sistema de Banda Inteligente

Foto: Jérôme Maupoint





EL CAPI
GAVIN MCCLURG
LECCIONES DE MIS MENTORES



Una de las preguntas más frecuentes que recibo de los escuchas de *Cloudbase Mayhem* es cómo encontrar un mentor. Bill Belcourt, que es el mentor de casi todos los que vuelan en la región Intermontañosa del Oeste (como yo), fue entrevistado por esta revista como parte de su serie Clases Magistrales y hablamos de cómo debe ser un mentor y cómo encontrarlo.

Cuando analizo mi carrera en este deporte, hubo mucha gente que pareció aparecer mágicamente en el momento y lugar justos para ayudarme. Escuchar a Bill en su clase magistral me permitió ver más de cerca esa 'magia' e identificar las cosas más importantes que he aprendido de mis mentores.

¿Qué hace a un mentor?

Primero, veamos qué es un buen mentor. Todos los que han sido más fundamentales en mi desarrollo han sido, ante todo,

excelentes pilotos. Los llamo Jedis. Tienen conocimiento Yoda acumulado a lo largo de décadas de vuelo y miles y miles de horas. Todos estos pilotos comparten dos características: humildad y confianza. Lo han visto todo y no se andan con payasadas ni rodeos. Están preparados.

Hoy día, muchos instructores son pilotos con talento para animar, pero con poca experiencia. El piloto más furibundo, que vuela todo el tiempo y anda obsesionado, pero que solo tiene cuatro años de vuelo puede ser un buen piloto, pero no está capacitado para ser un buen mentor. No ha visto lo suficiente, no ha procesado lo suficiente. No digo que se les deba descartar. Sin duda pueden estar en posición dar excelentes consejos sobre el manejo en tierra, técnicas de barrena o equipos, pero los mentores son seres distintos. Son el alma del deporte y lograr que nos acojan bajo su ala no tiene ningún truco: solo escucha y ayuda.

▲ ESCUCHA Y AYUDA

Somos una comunidad de mentores para todos. Imágenes de un fin de semana de paramontañismo en Owen's Valley en abril
 Fotos: Ben Horton

Gavin McClurg is a Red Bull X-Alps pilot, and National Geographic Adventurer of the Year. He hosts the Cloudbase Mayhem podcast at cloudbasemayhem.com



Veamos en qué consiste.

Escucha: Abraham Lincoln dijo, “Es mejor quedarse callado y que todos piensen que somos tontos, que decir algo y que lo confirmen”. Las leyendas no son difíciles de hallar. En tu primer día de vuelo, alguien susurrará cuando llegue la leyenda. Escucha. Para Chrigel será un placer compartir sus conocimientos con cualquiera. Como para cualquier buen mentor. Respétalos, demuéstales que estás interesado haciendo preguntas y escuchando sus respuestas.

Ayuda: Los mentores tienen experiencia. Mucha. Sacrifica algo de tu tiempo y ofrécete para buscarlos cuando aterricen. Devuélvele algo a tu comunidad y, como por arte de ‘magia’, un mentor te acogerá bajo su ala.

Estas son las lecciones más valiosas que he aprendido y las personas que me las dieron.

¿Para quién vuelas?

En 2014, durante la expedición Rockies

Traverse, un vuelo vivac de 18 días por las Rocallosas canadienses, tuve la increíble oportunidad de pasar mucho tiempo con uno de mis héroes, Will Gadd. El primer día, cuando caminábamos al primer despegue, me dio un consejo que me ha salvado muchas veces. “Olvida las cámaras. No hagas nada para las cámaras. Lo que hacemos ya es bastante peligroso. Si te veo haciendo alguna estupidez para las cámaras, me voy. Lo hacemos a nuestro modo, a nuestro estilo y ellos lo pueden documentar. Quiero que lleguemos a casa a salvo”.

Volar con una cámara suma complejidad. Agrega un paso. Y le añade más riesgo a tu ego. Estoy convencido de que para el 99% de los pilotos es una mala idea. He visto a muchos pilotos con pocas horas de vuelo con GoPro en la cabeza para luego compartir en Instagram. Pregúntate siempre por qué vuelas. ¿Por ti o por el reconocimiento?

Deja el ego

En 2012 me invitaron a Haití para volar con Nick Greece. Un día intentamos hacer distancia, pero el techo estaba bajo, estaba movido y me estaba costando mucho. En un punto, Nick giró a la izquierda, hacia una selva mucho más comprometida y de inmediato consiguió una línea mucho mejor. No lo seguí y a los pocos minutos aterricé. Más tarde le pregunté qué había hecho mal. “No me seguiste”. Muy obvio, pero hay algo que no es tan obvio y que creo que afecta a la mayoría de los pilotos. Creemos saber más. Lo que pensamos funcionará. Pisotea ese ego y sigue las señales.

Haz el trabajo

Creo que mi vecino y mentor de muchos años Matt Beechinor (alias ‘Granjero’) es uno de los pilotos más talentosos del mundo. Hoy en día tiene muy poco tiempo para volar, pero cuando lo hace es el líder. Su sutileza con su ala, en especial en tierra (que, claro, se traslada al aire) es un recordatorio constante de que debo entrenar. Ver al Granjero me recuerda siempre que debo evaluar mis habilidades con honestidad y aplicar los correctivos necesarios.

Disciplina

Quizás ni siquiera tenga que decir su nombre, pero esto es de Russ Ogden, Campeón Mundial de Parapente de este año. Me lo dijo en la Superfinal de la Copa del Mundo de 2013, apenas mi tercera competencia. Su ‘disciplina’ en aquel entonces estaba adaptada a las carreras, pero para mí siempre ha sido el enfoque para el deporte. Debemos ser metódicos, invertir tiempo, ser meticulosos, jugar con nuestras fortalezas sin olvidar nuestras debilidades y entrenar. Si quieres ser bueno y estar a salvo, hay que entrenar y ser disciplinado.

¡Nos vemos a base de nube! **EC**



CLIMA

HONZA REJMANEK

ACOPLAMIENTO Y DESACOPLAMIENTO



Existen diferentes capas en el aire que se encuentra por encima de nosotros en un lugar y día específico. El ‘acoplamiento’ o ‘desacoplamiento’ se refiere a cómo dos capas se combinan o se conectan en una sola capa, o por el contrario, cómo una capa en particular puede dividirse o desconectarse y formar capas distintas.

Ya sea que dos capas se convierten en una o viceversa, tiene que ver con la estabilidad. Cuando veas un perfil de temperatura de la atmósfera, también conocido como gradiente adiabático, es fácil ver las diferentes capas al mirar las inversiones de temperatura. El indicio siguiente un poco más sutil que hay que

buscar es cambios importantes en la temperatura del punto de rocío en un cambio de altura relativamente pequeño.

Las capas desacopladas no se mezclarán mucho, son como agua y aceite. Para ilustrar el concepto de acoplamiento y desacoplamiento, estudiaremos dos ejemplos. Primero, examinaremos cuándo ocurre el acoplamiento y desacoplamiento dentro de la capa límite. Después, veremos un ejemplo de lo que sucede cuando la capa límite se acopla al resto de la troposfera.

Día y noche

Como pilotos de vuelo libre, pasamos la mayoría del tiempo dentro de la capa límite planetaria, la capa de aire que está

▲ DESACOPLAMIENTO CONSCIENTE

Durante la noche, se forman pozos fríos en el valle y crean una inversión de temperatura. El resultado es una capa nocturna llana abajo y una capa residual más espesa arriba. A medida que se calienta el día, las dos capas empezarán a mezclarse de nuevo

Foto: Adi Geisegger

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

influenciada directamente por la superficie que se encuentra abajo. Cuando volamos dentro de térmicas, disfrutamos de la capa límite convectiva. Esta capa va de la superficie hasta justo la parte superior de la térmica. Las capas límite convectivas más espesas se encuentran en las regiones desérticas cuando los días son largos y el sol está a la vertical.

Por experiencia, sabemos que las térmicas siguen un ciclo diario alimentado principalmente por el sol que calienta la superficie. A final de tarde y a lo largo de la noche, la superficie se enfría. Apenas una superficie se enfría a una temperatura inferior al aire que se encuentra por encima de dicha superficie, dejan de producirse térmicas.

A medida que la superficie sigue enfriándose, se forma una inversión de temperatura y esta capa superficial empieza a desacoplarse o desconectarse de la que fue la capa límite convectiva más espesa a lo largo del día.

De noche y hasta temprano en la mañana, habrá dos capas diferentes: la capa límite nocturna relativamente llana que es muy estable y la capa residual por encima de la misma. La capa residual más espesa es solo la porción superior e intermedia de la capa límite convectiva del día anterior.

La otra característica de la capa residual es que el gradiente adiabático, la disminución de temperatura con la altura, tiende a mantenerse del día anterior. Esto es cierto en particular cuando la situación sinóptica es benigna y no hay una masa de aire diferente que entre durante la noche. El espesor real de la capa límite nocturna depende de varios factores como la velocidad de enfriamiento y el potencial de empozamiento. La superficie puede enfriarse por irradiación más eficiente

durante una noche despejada con una masa de aire seca. Si el relieve permite que la capa límite nocturna se empoce, se formarán pozos fríos en los valles. Estos pueden llegar a tener varios cientos de metros de espesor.

Durante un vuelo de relación temprano en la mañana desde la cima de una montaña no es raro atravesar una capa claramente más fría. Si hay viento por encima de esta capa, le costará bastante mezclarse con esta capa más fría y estable. El piloto de vuelo libre experimentará una región clara de turbulencia pura en esta interfaz.

Sin embargo, no siempre sucede que la capa límite nocturna sea estática mientras el aire encima se mueve. En algunos casos, puede estar tranquilo en la cima de la montaña, pero la capa límite nocturna puede fluir y generar un viento catabático marcado. Los campos de nieve grandes y los glaciares son los mejores candidatos para generar este flujo catabático que alcanza su punto máximo al amanecer.

Si tienes pensado hacer un vuelo temprano en la mañana, es importante tener presente el flujo catabático relativamente llano pero potencialmente fuerte. Es pertinente sobretodo si el aterrizaje está en una ladera al final de un campo de nieve o glaciar grande en vez de en el fondo de un valle profundo y bastante cerrado.

En la mañana, la inversión nocturna empieza a disiparse. Es entonces cuando esta capa superficial se vuelve a acoplar con la capa residual para formar nuevamente una capa límite convectiva. Es el momento en el que las térmicas empiezan a encenderse a media mañana y a final de mañana.

En los meses de otoño e invierno, la inversión del valle puede ser tan espesa que el aire dentro del mismo se mantiene desacoplado del aire todo el día. Aún así,

pueden formarse térmicas en las laderas más altas pero una vez que entras a la inversión del valle, no volverás a salir de la misma. Esto es análogo a volar en una zona de montaña ubicada en una costa de agua fría donde una capa marina se agita contra el relieve. Puedes girar térmicas por encima de la capa marina, pero una vez que te hundes dentro de la misma, no volverás a salir. Si la capa marina es lo suficientemente espesa, quizás puedas seguir girando térmicas dentro de la misma. Es bastante común en la costa norte de Chile.

‘Enorme’

El tipo de convección que nos gusta está confinada dentro de la capa límite. En la práctica, se manifiesta en forma de térmicas, ya sean azules o con cúmulos pequeños en la parte superior de las mismas. Es estas situaciones, la capa límite convectiva se desacopla del resto de la troposfera encima por una inversión que la limita.

Esta convección de la capa límite se llama convección llana. Sin embargo, con suficiente humedad en la capa límite y un gradiente por encima de la capa límite que es inestable para una nube en desarrollo, es perfecto para una transición de convección llana a espesa si la inversión limitante se disipa en un lugar específico como en terreno alto, por ejemplo.

Esta transición se manifiesta en forma de cúmulos pequeños que crecen para convertirse en cumulus castellanus y después en cumulonimbus enormes. Esta transición progresiva, pero a veces sorprendentemente rápida, de convección llana a espesa es un ejemplo del desacoplamiento de la capa límite con el resto de la troposfera. Se recomienda apreciar este ejemplo particular de acoplamiento desde tierra. ☒



PARAMOTOR
JEFF GOIN

PILOTOS CASUALES, ALAS AVANZADAS



▲ ENTRE PILONES...

El piloto profesional Rafael Goberna pone en práctica sus habilidades en Ciudad de Panamá
Foto: Marcelo Maragni / Archivos Red Bull

¿Sería peligroso para un piloto que vuelva esporádicamente comprar un ala de competencia? ¿Qué hay de una miniala? Sí, seguramente. Primero, a ver de qué estamos hablando.

Las alas para carreras de pilones generalmente tienen un rango de velocidad amplio para que el piloto pueda volar lento alrededor de los pilones y acelerar en las rectas. La velocidad máxima se consigue mediante el acelerador, por lo que no hay que complicarse la vida con trimmers.

Las alas de carrera son más pequeñas, en promedio, pero los circuitos estrechos son mejores para las tallas grandes. Y la 'talla' es en realidad la carga alar - un ala grande para mis 85kg más el motor será pequeña para pilotos con mayor PTV.

Las minialas y las alas de speedflying tienen poco alargamiento y diseño sencillo y las bandas generalmente solo

tienen trimmers. Las tallas más pequeñas están hechas para descender a ángulos pronunciados y por tanto, no son muy eficientes. Con los trimmers abiertos, a veces se vuelan con las bandas traseras.

En buenas manos

Un piloto muy habilidoso cuando vuela de forma conservadora con un ala de carrera en condiciones suaves está tan seguro como con un ala de iniciación. La razón es la respuesta automática. El piloto tiene técnicas refinadas que mantienen la vela en posición y con presión. Este pilotaje con el cuerpo y los frenos permiten al ala deambular dentro de un rango adecuado.

Ese piloto actuará instintivamente para mantener el ala abierta y 'paralela' a la estela haciendo lo necesario y nada más. El sobrepilotaje genera sus propios problemas, sobre todo en modelos más avanzados.

Cuando el piloto empieza a llevar su ala al límite, puede pasar de todo - desaparece la ventaja de seguridad. Los errores son más amenazadores porque las altas velocidades presagian peores resultados cuando las cosas salen mal. Es aquella ecuación de "Al doble de velocidad, se cuatricula la energía (y las lesiones)". Pero hablamos de volar con moderación.

Minialas

Las minialas y las alas de speedriding tienen otros comportamientos que van desde para descender montañas empinadas hasta para parapentes más pequeños para caminatas.

Por ser menos alargadas, entre otras cosas, son menos eficientes por lo que no es ideal usarlas con motor. Querrás bastante potencia, algo que debe controlarse.

Las alas de speedriding son extremas en este aspecto; además de necesitar un motor

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

potente, hay que correr como una gacela para despegar y la trepada es pésima. Confieso haberlo hecho una vez. No soy ni gacela ni tenía un motor potente. Había un poco de brisa y aún así, apenas pude evitar caerme en el despegue.

Volé todo el circuito a máxima potencia, nunca subí más de 10 metros y el aterrizaje incluyó una deslizada larga por hierba mojada. No fue uno de mis momentos más agradables.

‘Solo los domingos’

Volar un ala de carrera es factible para pilotos que vuelen esporádicamente, pero bajo algunas advertencias de su comportamiento.

- Vuela una talla para que la carga alar sea inferior a 5kg/m², cuatro es ideal.
- No sueltes los trimmers más de dos tercios; cerrados o neutros es mejor. Estas alas tienden a tener trimmers muy largos y abiertos requieren pilotaje especial.
- No uses el acelerador. Incluso si puedes desconectar el sistema PK que conecta el acelerador con el trimmer. Hacerlo requeriría pensar en técnicas de pilotaje especiales que incluso los pilotos de compe a veces no aciertan y lo hacen más que los pilotos casuales.
- Vuela en condiciones suaves. Estas alas se mueven más cuando hay ráfagas y perdonan menos con pilotaje incorrecto.
- Sé moderado. Volar alocado con estas alas es más arriesgado para pilotos casuales que hacer lo mismo con un ala de iniciación.
- Los informes de accidentes de autos de alto rendimiento revelan - y no es sorpresa - muchos choques por pérdida de control. ¡Pero qué emocionante es! ¿Puedes conducir un Tesla Plaid sin pisar la chancleta? Sería difícil. Al igual que nosotros, el riesgo y la diversión están vinculados.

También hay que tener cuidado con las minialas.

- Te encantará cómo inflan. Suben rápido con esas líneas tan cortas.
- La velocidad de la carrera aumenta con la carga alar. ¿Qué tan rápido quieres correr?
- Evita abrir los trimmers, más que todo para que el pilotaje sea manejable. En algunos modelos, abrir los trimmers hará que aumente la tasa de caída, la velocidad y puede que requieran pilotaje con las bandas traseras.
- Generalmente, las bandas son más complicadas.

¿Cuál es el peligro?

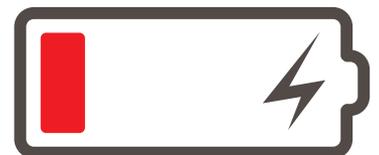
Los principales riesgos, que aumentan con la carga alar y la inexperiencia de los pilotos, son la respuesta y el manejo de la energía. Las tallas normales (carga alar) no son muy diferentes cuando se vuelan con moderación y la eficiencia de las alas de compe es lo máximo. Te cuidado con lo siguiente:

Son tan sensibles que es fácil hacer giros exagerados por accidente, sobretodo cerca del suelo. Es muy fácil bajar en picada, sobretodo al final de un wingover pequeño. Un poco de freno hace mucho. Chocar por giros de este tipo se ha hecho más común.

Con alas de speedriding, sobretodo en aterrizajes sin motor, inicia el frenado final desde una posición casi manos arriba. Deben controlarse las tasas de caída elevadas. También, ten mucho cuidado con los giros a baja altura porque pueden hacer que aumente la tasa de caída drásticamente en ángulos más pronunciados.

Por último

Sí, un piloto que vuela esporádicamente puede volar con un ala avanzada con cuidado y con apenas un poco más de riesgo. Busca un instructor que entienda tus habilidades y lo que implica volar un equipo como este con seguridad. Progresa lentamente con el ala y disfruta con cautela. 



Charger²

Energize Your Life

EL FUTURO DE HORACIO

“Ahora, la gente quiere resultados instantáneos, pero hay que ser paciente”. Después de 21 años en el mundo de las competencias de acro, Horacio Llorens revela por qué es el momento perfecto para cambiar. Por Ed Ewing

“Al principio todos pensaron que estaban locos, que eran peligrosos”. Después de 21 años, Horacio Llorens decidió hacer una pausa en su carrera de competencias de acro. “Quizás lo esté pensando demasiado, tal vez no sea gran cosa, pero se siente como si lo fuera”, dice durante una larga llamada de Skype unos días antes de Semana Santa. El sol brilla en su casa de Mallorca, donde se crió, y está de humor para hablar y recordar la infancia del acro, cuando todo estaba por ser descubierto y recién surgía la nueva generación de pilotos “increíblemente talentosos” de hoy en día.

Para el seis veces campeón mundial acro, doble medallista de oro en los Juegos Aéreos de la FAI y medallista de oro junto a su primo Raúl Rodríguez en sincro y plata en individual en el Campeonato Mundial de Acro de la FAI del año pasado en Italia, este parece ser un buen momento para retirarse de las competencias. “No dejaré de volar acro”, aclara, “pero creo que oro y plata en el Mundial es una buena manera de despedirse de las competencias”.

Además, no puede comprometerse a decir Nunca más. “No puedo decirle no a Raúl”. Raúl Rodríguez fue el primer mentor de Horacio cuando era adolescente y ahora a los 47 “sigue yendo más allá”. “Si Raúl dice, ‘Horacio, quiero competir en sincro contigo’, pues...” Lo deja abierto, pero lo que quiere decir es que no entrenará en Orgañá “cinco meses al año” ni se dedicará a aprender todos los trucos nuevos necesarios para mantenerse en la cima. Ahora

prefiere enfocarse en proyectos de aventura y – pronta inauguración – a una escuela de parapente (“Escuela de Parapente Fusión”) que tiene planificada en Orgañá con Raúl, donde ofrecerá entrenamiento especializado en acro, tanto individual como en biplaza.

Ya casi en sus 40, Horacio voló por primera vez cuando tenía 12 años, cuando su tío Félix lo llevó en un vuelo en biplaza. El padre de las leyendas del acro Raúl y Félix, el tío Félix, ahora con 67 años, tenía (y aún tiene) una escuela de parapente en Albacete, sureste de España, y fue fundamental en la formación de sus hijos, y luego en la de Horacio, para iniciarse en el deporte.

“La primera vez que volé con mi tío, supe que quería volar”, dice, “pero estaba en Mallorca y mis primos y el resto de mi familia estaban en Albacete. Presioné un poco a mi madre para mudarnos y lo hizo feliz de la vida”.

Comenzó a volar con apenas 14 años, cuando sus primos mayores Raúl y Félix se establecían como los grandes maestros del nuevo arte del acro. Sin embargo, no se les hizo fácil. Volar con su estilo – con audífonos, haciendo pérdidas y espirales en el cielo antes de ascender sin esfuerzo aparente – generó muchas críticas.

“Al principio la gente pensaba que estaban locos, que eran peligrosos”, dice Horacio.





▲ EN LA CIMA

Horacio y los hermanos Alejandro (Alex), Félix y Raúl Rodríguez en 2009

En el podio de los Juegos Mundiales del Aire en 2009 con Antoine Montant (izquierda) y Pál Takáts. Horacio le da el crédito a Pál por haber creado la "segunda ola" del acro después de Raúl. "Pál es como Raúl, siempre está pensando nuevas maniobras, siempre está creando". La tercera ola del acro surgió con la generación más reciente de maniobras con vueltas, dice

Volando desde un volcán activo en Guatemala en 2019

◀◀ PILOTO PROFESIONAL

Horacio empezó a volar a finales de la década de 1990s y ha hecho una carrera en el vuelo de acrobacia y de aventura

Foto: John Stapels / Archivos Red Bull

"En un comienzo, para la gente era muy difícil entender lo importante que era el acro, en cierto modo. Porque lo bueno del acro es que logras un control excelente y preciso de tu ala."

Fue por eso que, cuando Raúl y Félix fundaron su legendario Safety Acro Team en 1998, le pusieron ese nombre. Dice Horacio, "Le pusieron ese nombre al equipo para que la gente comenzara a entender que el acro no es solo hacer cosas locas, sino también entender cómo se comporta el ala sobre tu cabeza".

En 2000, el equipo SAT se fue a Sudamérica a entrenar todo el invierno y a hacer una película, y Horacio, de solo 17 años, se fue con ellos – cuatro meses en Chile y Argentina. "Estaba obsesionado con entrenar, pasarla bien y compartir con Raúl y Félix. Así comenzó todo".

Obviamente, su rendimiento escolar sufrió. "No terminé la secundaria. Le menté a mi madre cuando le dije que la había terminado, pero que no iría a la universidad, que seguiría viajando. Por supuesto, ella no iba a aceptarlo". Terminó trabajando en el bote de su padre para ganar dinero y al mismo tiempo comenzó a competir en las primeras competencias de acro.

Su primera temporada fue 2001 y llegó de 7° y 12°, pero en 2002 estuvo en tres de cuatro podios

y quedó tercero en el recién creado Acro World Tour. El secreto era vivir y volar con Raúl y Félix, en especial con Raúl. "Raúl descubría trucos nuevos todos los años y yo aprendía de él, del maestro". Agrega, "Raúl tenía un laboratorio en su cabeza para crear trucos nuevos. Soñaba con trucos nuevos y nos los explicaba. Imaginé el infinity tumbling dos o tres años antes de hacerlo. Incluso estaba adelantado en cuanto a materiales".

Los resultados de Horacio en 2002 le ganaron un patrocinio con Gin para las siguientes dos temporadas, lo que junto a algo de dinero por premios ganados, fue suficiente para mantenerlo activo. Dicho sea de paso, al final consiguió su diploma de secundaria a los 21 años y fue a la universidad a los 22, donde estudió un semestre al año de ciencia deportiva. "Tardé nueve años en graduarme", dice riendo. "Ahora tenía un Plan B".

No lo necesitaba. Ganó su primera competencia de Sincro en 2005 en la Acroaria, en Italia, y su primera individual el mismo año, en la Acro Fever de Turquía. Los años siguientes fueron una tormenta de primeros lugares y medallas de oro, hasta que en 2008 fue coronado por primera vez campeón de sincro e individual en el Campeonato Mundial de Acro. Pasó a dominar el podio durante

una década, ganó el título de Campeón Mundial de Acro cuatro veces en Sincro (2007, 2008, 2010, 2015) y seis veces en individual (2008, 2009, 2010, 2012, 2013, 2018). “Soy muy competitivo”, dice sobre su compromiso con la competencia, “pero de buena manera. Sé perder y no me causa ningún problema. Pero también sabía que tenía el poder para seguir adelante, presionando y ganando”.

Su motivación por ganar se extendió a los récords mundiales. En 2009, Horacio se fue a Nepal para romper el récord mundial de infinity tumbling. En aquel entonces, el récord no paraba de subir – 60, 108, 120 – y un tal Chrigel Maurer lo había llevado a 210 vueltas consecutivas después de saltar desde un helicóptero, a 3.000m sobre Alemania. Olvidamos que Chrigel tiene mucha experiencia en acro y en XC, pero al principio, Horacio compartió podios con él. “Es un piloto increíble”, dice Horacio, “muy sensible y muy elegante”.

Horacio fue a Nepal con su amigo Veso Ovcharov. Estuvo tres meses allá, entrenando para intentar batir el récord. Partieron a la aventura porque era divertido, pero el récord resultante (281 revoluciones luego de saltar desde un helicóptero a 5.000m sobre Pokhara) y la película que hicieron, Infinity Himalaya, “fue un gran pico” en su carrera.

Horacio había estado “pateando la puerta” de la oficina de Red Bull en España desde 2003, pero el viaje a Nepal de inmediato llamó la atención.

“De repente me tomaron en serio. Vieron que no solo eran competencias. También eran aventuras y vieron que podía crear un proyecto. Dijeron, “Todavía no estamos seguros, pero hablaremos con los jefes en Austria”.

Su contrato se concretó en febrero de 2010. “Me llamaron cuando estaba en Bulgaria con Veso editando Infinity Himalaya. Dimos una fiesta enorme. ¡Estaba tan feliz! Fue un momento increíble”.

Dos meses más tarde, una tragedia. Alex Rodríguez, el hermano menor de Félix y Raúl, murió en un accidente de parapente en España. “El accidente fue el 28 de marzo de 2010”, dice Horacio, con la fecha grabada en su memoria. “Teníamos la misma edad. Comenzó a volar unos meses después que yo. Volamos y viajamos mucho juntos. Juntos descubríamos el deporte y el mundo... Quedé destrozado. Toda la familia, por supuesto”.

Luego de estar en la cresta de la ola, el accidente le obligó a cuestionar lo que hacía. “Pensé que sería difícil seguir avanzando y volar de la misma manera... Pero de alguna manera me dije, ‘Debo

▼ AVENTURA EN EL KARAKÓRUM

Horacio en las montañas de Pakistán. Tiene planificado volver este año junto a Tom de Dorlodot
Foto: Krystle Wright





▲ VUELO SOÑADO

Tom de Dorlodot sobre las cataratas de Victoria. Los pilotos sobrevolaron la catarata durante un viaje por África en 2012
Foto: Horacio Llorens

► FAMILIA VOLADORA

Junto a Tom de Dorlodot en el velero de Tom

Con la familia de acro en La Réunion

Con la próxima generación, el Campeón del Mundo de Acro Bicho Carrera

Saltando desde un globo aerostático junto a Hernán Pitocco en La Molina, Barcelona, España en diciembre de 2014
Foto: Sebas Romero

ser mejor por él. Seguir yendo más allá por los dos porque compartíamos el mismo sueño”.

Agrega, “Y creo que me ayudó a ser un piloto más seguro y a entender que no somos invencibles. Antes del accidente, la familia para mí era intocable. [Pero], somos humanos y cometemos errores”.

Unos meses después del accidente, la carrera de Horacio alcanzó otro “clic”, cuando conoció a alguien que compartiría buena parte de su vida de vuelo durante la próxima década. “Tom de Dorlodot y yo estuvimos en el Festival de El Yelmo de ese año. Estaba presentando Infinity Himalaya con Veso y Tom estaba haciendo espectáculos aéreos como piloto de Red Bull. Vio mi película y, literalmente, dos horas más tarde estábamos compartiendo una cerveza y me estaba invitando a ir con él a África”. Fue el comienzo de una hermosa amistad. “Pensaba, no sé, pero se ve muy confiado”.

Siguieron 10 años de viajes a Guatemala, Sudamérica, viajes por tierra en África, Pakistán, India y en bote por el Pacífico Sur, lo que le dejó a Horacio algunos de sus recuerdos de vuelo más

espectaculares. “Sobrevolar las Cataratas Victoria debe ser uno de los momentos más memorables”, dice, “porque fue una misión tipo James Bond. Despertamos a las 5am, despegamos a las 6am cuando todos dormían y volamos 50 minutos.

“Y volar por el volcán Ol Doinyo Lengai en Tanzania. Hacían 45°C en tierra y había enormes remolinos que se elevaban hasta 500m del suelo”. Horacio aterrizó sobre el volcán y, como se acercaba una tormenta, tuvo que pasar la noche en la cima. “Era gigantesco. Ráfagas de 90km/h y pasé toda la noche varado en el borde del cráter. Dormí con el sonido de la lava burbujeante”.

Al recordar aquellos viajes y ahora las expediciones bien financiadas, a veces parece fácil, como si una cosa automáticamente llevara a la otra, pero Horacio insiste en que no es así. Lo que más frutos le ha dado es la “paciencia”. “Ahora todo pasa muy rápido. La gente quiere resultados y los clics en Instagram, pero las cosas toman tiempo. Tienes que hacerte un nombre poco a poco. Hay que presionar - con suavidad - y hay que ser paciente. Esto es parapente. Amamos nuestro deporte y siempre lo amaremos,



pero encontrar dinero es difícil. Nadie va a llamar a tu puerta, tienes que ir a buscarlo. Y poco a poco, si tienes paciencia, eres buen piloto y entrenas, tendrás resultados. Si quieres ser piloto profesional”, añade, “lo mejor es hacerlo como un profesional. “Aprende a redactar un email, a hablarle a los patrocinadores, a organizar un proyecto y un equipo”.

Todo esto nos lleva al siguiente nivel de la vida de vuelo de Horacio. Ahora con el patrocinio de Ozone y Red Bull, espera comenzar a volar en competencias de distancia. “Tengo una nueva Zeno 2. Debo aprender el estilo de carrera y estoy ansioso por aprender los secretos de compes de distancia de mi primo Félix Rodríguez. La pasé muy bien compitiendo contra Pál Takáts en acro todos estos años y me gustaría competir de nuevo en distancia”.

También planea volver a Pakistán este año con Tom. La misión obvia es sobrevolar el K2, el siguiente Gran Reto, pero prefiere no hablar de metas específicas. “Si podemos volar el K2, lo volaremos. Si podemos batir el récord mundial de altitud, lo batiremos. Pero Pakistán es complicado. No haremos estupideces”. **KC**

CV DE VUELO DE HORACIO LLORENS

- 1996: Primer vuelo solo a los 14
- 1998/99: Primeros vuelos a Sudamérica con el equipo SAT
- 2000: Primeras compes, 7º en Acroaria, Italia
- 2002: 3er lugar Copa del Mundo de Acro
- 2003-6: Circuito Copa del Mundo de Acro 3º, 4º, 3º, 3º
- 2007: Campeón mundial de acro (sincro con Hernán Pitocco)
- 2008: Campeón mundial de acro (sincro con Hernan Pitocco y solo)
- 2009: Medalla de oro en los Juegos Mundiales del Aire FAI, Campeón Copa del Mundo de Acro (Solo); récord mundial Infinite Tumbling – 281 en Nepal
- 2010: Campeón Copa del Mundo de Acro (sincro con Raúl Rodríguez y solo); primer contrato con Red Bull; lanzamiento de Infinity Nepal
- 2011: Search Africa con Tom de Dorlodot
- 2012: Campeón Copa del Mundo de Acro (Solo); récord Guinness Infinite Tumbling – 568 en Guatemala
- 2013: Campeón Copa del Mundo de Acro (Solo)
- 2015: Campeón Copa del Mundo de Acro (sincro con Theo de Blic); oro (sincro) y bronce (solo) en los Juegos Mundiales del Aire FAI en Dubái
- 2016: Medalla de plata Campeonato Mundial de Acro FAI; organizó el primer AcroGAME en Orgañá,
- 2018: Campeón Copa del Mundo de Acro (Solo)
- 2021: Oro (sincro con Raúl Rodríguez) y plata (solo) Campeonato Mundial de Acro



LA DUNA

Desde olas en la playa hasta montañas de arena en los desiertos más remotos, las fotografías de Jeff Hamann revelan el mundo de las dunas desde el aire

Texto e imágenes: Jeff Hamann





▲ BAJA CALIFORNIA

Casey Cadwell sobre dunas barjanas en Guerrero Negro, Baja California, México

► DESIERTO DE ATACAMA

Scott Ritchie se toma un momento en Huara, en el norte de Chile

◀ ◀ SUR DE PERÚ

Scott Ritchie disfruta la vista de las dunas en estrella de Ica, cerca de Huacachina, Perú

Fotos: Jeff Hamann

La mayoría de nosotros ha tenido el placer de volar en dunas en alguna ocasión, pero pocos nos hemos tomado el tiempo de aprender acerca de las mismas. Sabemos que se forman por arena movilizada por el viento, pero más nada. A continuación, un estudio corto.

Existen cuatro o cinco tipos principales de dunas, pero generalmente se mezclan y es difícil definir las. Además, hay una variedad de subtipos que confunden hasta al más detallista.

Las dunas barjanas son de las más fáciles de reconocer. Se forman sobre terreno plano donde el viento viene de una dirección general. El lado cóncavo de la media luna apunta hacia el viento. El lado convexo enfrentado al viento tiene menos pendiente y el sotavento es empinado con marcas de fuga. Se han fotografiado dunas barjanas en Marte.

Las dunas lineales son justo lo que implica su nombre, pero rara vez van en línea recta. Las dunas barjanas pueden ser tan abundantes que se unen para formar dunas de apariencia más lineal. Estas dunas **transversales** se forman perpendiculares al viento predominante y pueden tener más de 20km de largo. Al igual que las barjanas, el barlovento es menos empinado que el sotavento.

Las dunas lineales también se forman alineadas con el viento predominante. Estas dunas **longitudinales** o **seif** generalmente son más altas y largas que las lineales transversales. Las dunas seif en el Sahara tienen hasta 300m de alto y 300km de longitud: suficiente para verlas desde el espacio.

Las dunas en estrella se forman cuando el viento viene de direcciones diferentes. Puede ser la formación más alta. Solo comprenden un poco más de 8% de las dunas del mundo, pero se encuentran en todos los desiertos grandes. La famosa duna en estrella del Parque Nacional y Reserva Grandes Dunas en Colorado, EEUU, tiene 230m de alto mientras que las dunas en estrella del desierto Badain Jaran en China pueden sobrepasar los 500m.

Las dunas parabólicas se parecen a las barjanas pero están enfrentadas al revés. Generalmente hace falta un poco de vegetación para que se formen.

Las dunas en forma de domo son redondeadas y no tienen bordes afilados. Se forman por viento suave proveniente de varias direcciones.

Si tienes curiosidad, busca las dunas zibar, draas, nebkha y en lunette, así como los montículos. En mi caso, simplemente disfrutaré de ellas en cualquiera de sus formas, si el clima lo permite. ☼





▲ NOROESTE DE PERÚ

Scott Ritchie sobre unas dunas montículo cerca de Trujillo, Perú

► NORESTE DE CHILE

Patrones lineales creados por el oleaje en la costa de Carrizal, Chile

► ► ARRIBA, PERÚ

Scott Ritchie sobre unas dunas montículo en Paracas, Perú

► ► ESTADOS UNIDOS

Casey Cadwell sobre dunas con vegetación en Gordons Well, Zona Recreativa de Dunas Imperiales, California

► ► ► ALINEADAS

Dunas lineales cerca de la playa









The compact Comfort Harness

- / compact packing
- / safety
- / PERMAIR
- / high comfort
- / innovative
- / high tech





OZONE ZENO 2

Hace cinco años, la Zeno fue la primera EN D dos bandas. ¿Cómo se compara con la nueva Zeno 2? Hugh Miller lo averigua

Nunca hay condiciones así en marzo. Acelero hasta donde me atrevo con la ventral cerrada a 1650m, mientras voy en transición lo más rápido que puedo bajo una calle de nubes potente. Mi Oudie chilla al mismo tiempo que se activa la alarma de espacio aéreo. Para ser sincero, es demasiado. Me pregunto cómo llegué hasta aquí, mientras hacía un triángulo corto el primer día épico del año en mi estado normal de emoción-miedo-emoción-miedo.

Si puedes imaginarte a alguien opuesto a Honorin Hamard soy yo. Mientras que Honorin es un joven francés con confianza en sí mismo y el mejor del mundo que ganó no una sino dos veces en Colombia con su Zeno 2, yo soy un inglés un poco antisocial cuyo corazón de 45 años prefiere la tranquilidad a las carreras de la Copa del Mundo. No soy piloto de prueba, pero he volado la Zeno, la Zeolite, Leopard, Meru, Enzo 3 y la M7 en los últimos cinco años.

En tierra

La Zeno 1 y la Zeno 2 se parecen mucho, con un diseño de suspenso, alargamiento y planta similares. La primera diferencia obvia es su nariz más marcada. Las bocas de los cajones están 3-6cm más atrás y son un poco más grandes.

Este perfil con nariz de tiburón más clásico junto con un mayor réflex, le da un toque de 'siéntate y espera' tipo Enzo 3 en tierra. Las mejoras son sutiles: nuevas bandas con asas de neopreno y fijadores magnéticos y una estructura interna más ligera.

En cuanto al comportamiento durante el despegue, es una vela bien organizada - sin viento y con viento fuerte. En un día en el que casi no volamos por viento fuerte, carreteé con el ala 100m por la cresta de una montaña con bastantes arbustos y montículos que generaban turbulencia. El ala respondió bien y se quedaba estable a la vertical.

▲ NARIZ DE TIBURÓN

En la foto puede verse claramente la nariz de tiburón pronunciada con bocas más retrasadas que su predecesora

Foto: Olivier Laugero / Ozone

Sin viento y con viento suave, sube perfecto despegando de frente - no se adelantan las puntas, no se retrasa, cero drama. Más fácil que la Zeno 1.

Con los frenos

En vuelo, el ala se siente coordinada de inmediato. Los frenos son más directos - un poco más firmes y directos que en la Zeno 1 y mucho más cortos que en la Enzo 3. Con la Zeno 2, se siente que tienes control desde el primer centímetro de recorrido. Esa conexión inmediata con el borde de fuga - que me recuerda a la Gin Leopard - se convierte en un recorrido de freno explotable con un aumento de presión lineal. El pilotaje es agradable.

Con la Zeno 1, a veces no sabía a qué lado girar cuando entraba en una térmica, y no soy el único. Cuando mencioné que a la Zeno 1 le faltaba 'olfateo' y sensación de 'cabeceo y sustentación' que tienen otras alas Ozone, el equipo de pruebas me dijo, "¡no se puede tenerlo todo!" Pero a lo largo de los años, los pilotos han dicho que la Zeno 1 se siente un poco 'tabla' - sobretodo cuando pierde el calado y se 'retrasa' un poco.

No tener esa sensibilidad u olfateo hace que te preguntes, ¿el núcleo está a la izquierda o a la derecha? Para mí es una de las categorías en la que gana la Leopard. Un amigo con 150 horas con la Zeno 1 y la Leopard dijo: "La Leopard hace que sientas que puedes atrapar la térmica con el establijo o seguir una línea con un contrapeso que te permite sentir qué lado sube más".

Comparada con la Zeno 1, cuando giras con la Zeno 2 el cabeceo se mantiene trancado - y solo hala por el borde de ataque suavemente cuando mejora la ascendencia. Esta constancia - el que no cabecee hacia adelante y hacia atrás - te permite adaptarte a lo que hace el aire y no al movimiento del ala. Este comportamiento lo vi más cuando volaba a 5kg del máximo del rango de peso, en lugar del máximo.

La Zeno 2 también mantiene un ángulo de alabeo más constante durante un giro completo. Me parecía que a la Zeno 1 le gustaba saltar hacia adelante y había que frenar constantemente el lado externo en térmicas movidas para atrapar los cabeceos. También tenía tendencia a volar recto en momentos inoportunos dentro de térmicas fuertes justo cuando quería que se quedara y se enroscara. Esto puede ser debido a que la Zeno 1 tenía menos arco - la Zeno 2 tiene más.

Con la Zeno 1, algunos pilotos decían que tuvieron que "volver a aprender" a girar térmicas. Esto no será un problema con la Zeno 2 que se queda girando y requiere muy poco freno del lado externo. Esto hace que la experiencia en térmica sea más relajada y suave, pero también que cuando el borde de ataque vaya a un lado o al otro, tendrás más confianza en seguirlo.

Es tranquila, pero viniendo de una Enzo 3, ¡tendrás que aprender a escucharla! La Enzo 3 transmite mucha información - quizás por ser más alargada - y es imbatible en condiciones suaves.

En resumidas cuentas, en térmica y con los frenos se siente como un amigo sólido y confiable - no sorprenderá mucho a un piloto competente que vuele una C o una D.

El ala también tolera bastante frenado, por lo que podrás "aletear" con confianza para aterrizar en lugares confinados. Es una excelente característica en cuanto a seguridad, a la que quizás contribuya la nariz de tiburón pronunciada que le da mejor comportamiento a ángulos de ataque amplios. Seguramente no es vaga al avisarte el punto de pérdida - al que se le llega progresivamente.

ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Ozone: "Diseñada para pilotos altamente experimentados en el vuelo de distancia que vuelen al menos 100 horas al año, tengan buen entrenamiento en maniobras y que necesiten rendimiento para competir y romper récords".

Uso: Vuelos de distancia y competencia

Nivel del piloto: Avanzado

Tallas: S, MS, ML, L

Alargamiento plano (m²): 21, 22,5, 24,1, 26,5

Peso (kg): 4,7, 4,92, 5,22, 5,54

PTV (kg): 75-90, 85-100, 95-110, 105-125

Cajones: 78

Alargamiento plano: 6,9

Homologación: EN D

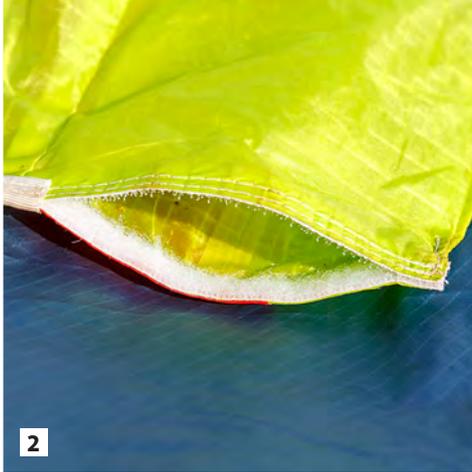
flyozone.com

▼ UNA EVOLUCIÓN, NO REVOLUCIÓN

A medida que la curva de desarrollo en el parapente se aplana y los modelos duran más años, la optimización produce mejoras pequeñas, pero importantes
Foto: Olivier Laugero



RESEÑAS



Con las B y acelerada

Cuando Sebas Ospina y yo probamos la Zeno original, Sebas hizo un video girando térmicas con las B. Fue bastante revolucionario en aquella época. La Zeno 2 es incluso mejor. Puedes cazar y hacer zig zag por una ascendencia con las B e incluso hacer el primer giro con las mismas (si no está demasiado movido) y después girar con los frenos. Obviamente, el ala volará más rápido, pero las B son lo suficientemente suaves para hacerlo en días no atómicos.

La presión de las B sigue siendo moderada cuando empiezas a acelerar. Con el segundo pedal, la Zeno 2 es más gruñona y movida.

Tuve que apretarme la ventral para poder tener control del alabeo y movimientos del ala. Mi Impress 4 solo tiene una ventral convencional, que no es suficiente. Extrañé los mecanismos de bloqueo de arneses como el XR7 de Woody Valley y el Kannibal Race 2 que serían perfectos con esta ala. La Zeno 2 se mueve un poco y cuando miras hacia arriba es como si los grupos de líneas reaccionaran un poco individualmente a la turbulencia que absorben mediante la vela.

Acelerar para cruzar térmicas fuertes y secciones largas de ascendencia es una forma excelente de probar la solidez y penetración de un ala, y cómo se comporta con la turbulencia con la que se encuentra. En general, la Zeno 2

se portó bien y un arnés de competencia sólido con tabla amortiguaría las cosas.

A propósito, una razón por la que puedes volar una Omega XAlps, Zeolite o una dos bandas ligera similar es por su poco alargamiento. Con un alargamiento de 7 que pilotar, muchos pilotos prefieren el control, el amortiguamiento y la estabilidad de un arnés con tabla para acelerar con seguridad. Simplemente se vuela más cómodo.

Y por supuesto, un buen carenado trasero ayudará a mantenerte alineado con el viento - es frustrante cuando el arnés vuela diagonal cuando aceleras, cosa que sucedía siempre cuando volé la Zeno 1 con una Forza.

A velocidades más altas, las B transmiten y son más efectivas que en la Leopard y definitivamente son más suaves, lo que transmite menos carga proporcional en las B que en las A. El ala reacciona rápido cuando se usan. Al final de cuentas, será intuitiva para pilotos que ya vuelen dos bandas.

Durante las pruebas, hice una carrera de piques con un amigo en su Zeno 1 con líneas nuevas. Mientras que la Zeno 1 aceleraba a 100%, a la Zeno 2 todavía le quedaba un tercio de acelerador. Es como si la Zeno 2 tuviera un botón de 'velocidad warp'. Va 4 o 5km/h más rápido que la Zeno 1 según nuestras pruebas. Sin embargo, la velocidad adicional viene con una advertencia: según Ozone, los

últimos 2-3cm de recorrido son para pilotos de Copa del Mundo cuando vayan a hacer gol o para llegarle a una térmica de +10m/s en condiciones épicas. No son para todo el mundo. A medida que aumenta la velocidad, aumenta la energía - ¡ten cuidado!

En su lugar

Algunos pilotos preguntan si la Zeno 2 hará que las D tres bandas sean obsoletas. No lo creo. Si fuera una pelea de boxeo, apostaría que una Omega XAlps tendría más probabilidad de noquear a una D tres bandas, porque es un ala más accesible. Es muy temprano para decirlo, pero quizás la verdadera amenaza para las EN-D tres bandas sea el emocionante surgimiento de las nuevas EN-C dos bandas (la Volt 4 tiene 6,4 de alargamiento y al momento de publicación, solo una talla estaba homologada).

Pero por ahora, nada de lo que he visto con la Zeno 2 haría que las D tres bandas sean obsoletas porque las diferencias de exigencia y pilotaje son considerables, sobretodo acelerada. Y, desde luego, los pilotos van de un nivel al otro. Algunos pasarán de una dos bandas a una D de alto rendimiento por buenas razones, incluyendo comodidad en gran variedad de condiciones.

De igual forma, a pesar de ser altamente competitiva, la Zeno 2 no hace que las CCC



sean obsoletas porque en condiciones suaves las alas de compe más alargadas tendrán ventaja. Si tuviera una CCC, no la vendería solo porque el mejor piloto del mundo ganó dos compes con una Zeno 2 y un arnés Submarine. En cambio, ¡intentaría comprar un Submarine!

Carga alar

En cuanto a carga, se siente genial cargada en condiciones fuertes. El ala se engancha y se siente de lo más deportiva - perfecto para girar cerca de paredes (hiperventilando si eres como yo).

Sin embargo, se sacrifica un poco de información. A 96kg, me pareció que comunicaba mucho más y tenía la nariz más 'respingada' en térmica. El pilotaje es un poquito más suave, pero aceptable. Si la vuelas a 93-96kg con la opción de agregarle 4-5kg de lastre ¡no veo razón por la cual no estarás feliz!

Veredicto

La Zeno 2 es una dos bandas sólida y confiable. No creas los rumores de que está entre la Zeno 1 y la Enzo 3 en cuanto a exigencia, porque no es verdad. Tiene un pilotaje excelente (me atrevería a decir que como una Advance) y un nivel de velocidad y rendimiento que le permitirá a los pilotos

respetuosos sacarle provecho a medida que aumentan sus habilidades.

Para mí, lo más impresionante es su comportamiento en térmicas: calmada, constante y reconfortante - más fácil de volar que la Zeno 1 con los frenos, pero quizás más exigente acelerada.

Siendo quisquilloso, extraño el olfateo de la Enzo 3, de la Zeolite y para quienes tengan memoria, de la M6, la Delta 2 y la LM5, pero la Zeno 2 transmite más que la 1. Es como si te quitaran los tapajos.

¿No puedes comprarla? Honestamente, todas las EN D dos bandas con 7 de alargamiento que he volado siguen siendo geniales en 2022. El desarrollo de las dos bandas ahora son refinamientos durante un ciclo de cinco años. Piensa en la Zeno 2 como una mejora excelente en vez de algo completamente nuevo - es como pasar de un iPhone 11 a un iPhone 13 Pro.

La Zeno 2 es más agradable de volar, un poco más intuitiva, tiene mejor planeo acelerada y vuela más rápido, así que es una buena inversión si piensas competir durante los próximos dos o tres años. Pero mientras tanto, toma buenas decisiones y buenas líneas en tu ala actual y no se te escaparán los pilotos con sus Zeno 2 y su dinero.

De hecho, seguramente reirás de último - hasta que aceleren y vayan a una línea. **KC**

◀ DETALLES

1. Las G-strings ahora ayudan a reforzar las celdas entre las costillas, que ayudan a mantener la forma al acelerar
2. Vuelve el agujero para sacar residuos que se hayan acumulado adentro
3. Asas con quitavueltas y fijadores direccionales con imanes. ¡Lo suficientemente grandes para darse vueltas con guantes gruesos!
4. El borde de ataque de la vela que volé tenía agujeros antiestéticos y marcas como parte de su preparación para las pruebas de homologación. Las alas de serie tienen agujeros más limpios y anclajes para las líneas de plegado para hacer cursos SIV
5. Puntos de anclaje
6. Sistema de arrizado en el borde de fuga

▲ A GUSTO EN LOS ALPES

La Zeno 2 tiene mejor comportamiento en térmica y es un poco más intuitiva de volar que la Zeno original. Tiene excelente pilotaje y es una dos bandas sólida y confiable

Fotos: Olivier Laugero / Ozone



HUGH MILLER

Hugh voló la Ozone Zeno 2 MS 20 horas en condiciones térmicas, incluyendo un vuelo de 125km



TRIPLE SEVEN KNIGHT 2

Esta EN B baja tiene rendimiento que le da personalidad y chispa, dice Marcus King

▲ PARA PROGRESAR

Es una B baja para pilotos que quieran progresar en vuelo térmico y de distancia. El ala tiene sistema de pilotaje con las B/C, tiene 54 cajones (5.2 de alargamiento) y un suspentaje optimizado. ¡Bienvenidos sean los novatos ambiciosos!

Foto: Charlie King

La Knight 2 es la segunda encarnación del parapente EN B bajo del fabricante esloveno Triple Seven. Se ubica entre la Pawn (EN A) de iniciación y la Rook 3 (EN B alta) que fue actualizada el año pasado. La nueva Knight está "diseñada para inspirar confianza" en pilotos que avancen de su primera ala y empiecen a volar distancia. Ya se le unió la K-Light 2 que comparte el mismo diseño básico pero está hecha con materiales ligeros. Probamos la versión convencional.

Primera impresión

Cuando abres el ala por primera vez, queda claro que la Knight 2 está emparentada con la Rook 3. Tiene una construcción similar, con las mismas bocas y líneas optimizadas.

También tiene el diseño de colores convencional de Triple Seven con un solo color en la vela, aparte de las franjas de color opuesto en las puntas. El intradós es del mismo color que el extradós, por lo que la K-Light 2 se distingue fácilmente por su intradós blanco.

Según Triple Seven, el diseño simplificado permite tener solo las costuras necesarias

para darle la forma a la vela, lo que contribuye al rendimiento. De hecho, cuando se mira la vela es obvio que los diseñadores de Triple 7 tenían el rendimiento en mente cuando tomaron decisiones de diseño.

Por ejemplo, tiene una nariz de tiburón bastante pronunciada, con dos varillas razonablemente cortas. También tiene más cajones de los que tienen habitualmente alas de esta clase: 54 comparados a los 48 de la Buzz Z6 de Ozone, 47 de la Atlas 2 de Gin y 51 de la Ion 6 de Nova, por ejemplo.

El alargamiento es casi el mismo que el de las demás con 5,2, un poco menos que la Knight original. En la parte posterior, tiene las ahora omnipresentes minicostillas. Todo hace que se vea muy lisa.

Líneas y bandas

Triple Seven cambió de Dominico D30 a Porcher Skytex 38 en la nueva Knight 2. Los cajones adicionales y otros cambios hacen que pese un poco más, de 5,2kg a 5,3kg en la talla ML que volé. Es más pesada que la Buzz y la Ion y parecida a la Atlas 2. La vela se siente duradera y si el peso es importante para ti, cambiarte a la K-Light 2 te permitirá ahorrar 1,2kg.

Cuando abres la vela, verás que Triple Seven optimizó las líneas en busca de rendimiento. Cuestionaría esa decisión para una B baja, porque las líneas sin funda pueden ser complicadas de manipular. Sin embargo, fue bueno ver que siguen usando líneas con funda en las A y las B, que son más fáciles de manipular y son de colores diferentes.

El estabalo también es fácil de encontrar, por ser rojo vivo mientras que las demás B son amarillas. Mientras tanto, las líneas traseras principales no tienen funda y a medida que subes hacia donde la línea se divide, son muy delgadas. Me pareció que se enganchan más fácil que otras, pero no tuve problemas de enredos.

Las bandas están hechas de cinta y tienen buenos acabados. Puede que sea la primera en tener un verdadero sistema de pilotaje con las bandas B/C con una parte acolchada en la banda trasera para halarla. En vez de tener una banda B flotante, Triple Seven optó por usar bandas convencionales pero con una línea de Dyneema que pasa por aros metálicos y un aro de cerámica. Cuando halas la banda C, también afecta a la B. (Ver pág. 24).

A pesar de parecer complicado, el sistema tiene la ventaja de que cualquier

ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Triple Seven: "Las habilidades mejoran solo cuando tienes confianza en tu ala. Hicimos la Knight 2 con esta premisa sencilla"

Uso: Vuelo térmico y progresión al vuelo de distancia

Nivel del piloto: Principiantes ambiciosos

Tallas: XS, S, MS, ML, L

PTV homologado (kg): 60-73, 70-85, 80-95, 90-105, 100-119

Superficie plana (m²): 22, 24,1, 26,5, 28,2, 29,7

Peso del ala (kg): 4,4, 4,8, 5, 5,3, 5,5

Cajones: 54

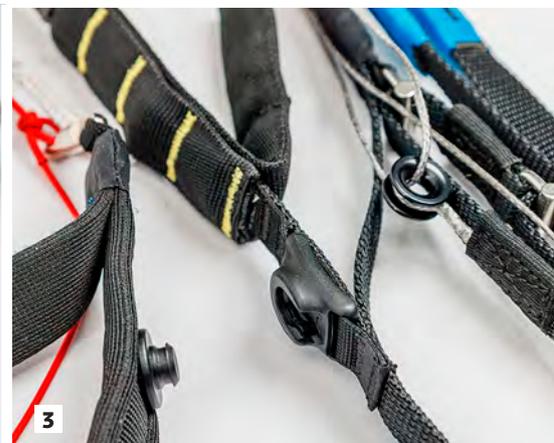
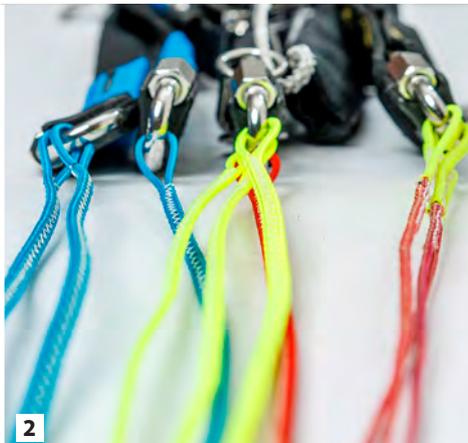
Alargamiento plano: 5,2

Homologación: EN B

777gliders.com

▼ DETALLES

1. Bandas de cinta bien acabadas con sistema de pilotaje con las B/C (algo inusual) con aros de cerámica y de metal
 2. Líneas optimizadas con líneas delgadas sin funda
 3. Asas de freno con imanes direccionales
 4. Tela Porcher Skytex 38
 5. Nariz de tiburón con bocas pequeñas para una B
- Fotos: Marcus King / Charlie King





estiramiento del Dyneema no afectará el calado del ala cuando no se acelere. Triple Seven también afirma que su sistema evita que la banda se gire, lo que puede generar fricción adicional y por ende, desgaste. La cuerda puede reemplazarse y el ala trae una de repuesto. Si quieres simplificar las bandas, puedes desinstalar la mayor parte del sistema - quedaría la parte acolchada en las bandas traseras y el aro de cerámica.

Las bandas tienen poleas Harken de buena calidad en el acelerador. Las asas de freno se fijan con un imán direccional. Las asas en sí mismas están bien acolchadas y tienen espacio para meter y sacar la mano. Se siente que toda el ala tiene acabados de alto nivel.

Despegue

La vela se tarda un poco en llenarse de aire cuando quieres que se arme en barrera, quizás por las bocas pequeñas. Después, requiere un tirón constante para que suba a la vertical. Si las sueltas demasiado pronto, me pareció que es mejor empezar de cero.

No es un ala que subirá rápido a la vertical y te tomará por sorpresa, sino que sube ininterrumpidamente. Un día con viento rachado, me pareció de gran ayuda y el ala subió relajada. Una vez a la vertical, no tiene tendencia a adelantarse y es muy fácil de controlar.

En vuelo

Lo primero que noté fue lo directos que son los frenos. Reacciona casi de forma inmediata - impresionante para un ala de este nivel. La Knight original tenía bastante alabeo y pareciera estar más controlado en la Knight 2, pero sigue respondiendo rápido al frenado.

Después de los primeros 15cm, la presión aumenta para que no te excedas. Pero solo necesitarás esos primeros 15cm para girar en térmica, a menos que sea un núcleo estrecho. El aumento de presión tranquilizará a los más novatos porque es señal de precaución.

Al entrar a una térmica, no tiene tendencia a retrasarse sino que entra en la ascendencia sin acelerarse como algunas de mayor nivel, algo que los pilotos con pocas horas pueden hallar desconcertante. El cabeceo está controlado. Una vez adentro y girando, requiere muy poco pilotaje, incluso en térmica fuerte.

Durante el primer vuelo, estaba tomando fotos con los frenos en una mano y fue relativamente fácil mantenerla dentro de la térmica. Desde luego, es algo que no recomiendo y mantenerse activo con el freno del lado externo mantendrá la vela con mejor presión. A lo que me refiero es que es relajante mientras subes. Funciona muy bien en condiciones suaves o fuertes y me pareció fácil remontar en mi zona de vuelo, incluso en días en los que estaba estable más abajo.

En transición

En planeos se nota que el ala no rebota contra la turbulencia sino que la atraviesa bastante bien para un ala de este nivel. El acelerador es fácil de usar y el planeo solo se deteriora cuando va polea con polea.

Durante nuestro típico vuelo local, volé tranquilo acelerado a 50% que me dio un buen equilibrio entre velocidad y rendimiento. El sistema de pilotaje con las bandas traseras es eficaz pero un poco más duro que el de algunas alas de mayor nivel y las dos bandas y media híbridas que he volado recientemente. Para ser justo, en realidad no hace falta controlar el cabeceo. En cambio, es más para pilotar mientras se acelera y frenar dentro de ascendencias sin soltar el acelerador, que es muy eficaz. Le faltaba un poco de esa sensibilidad de las alas de mayor nivel, pero sigue siendo útil para pulir esas habilidades antes de subir de nivel.

Viento en contra por una cresta, me impresionó el rendimiento real que me permitió cruzar zonas de descendencia a pesar de las condiciones movidas. Durante otro vuelo, había varias inversiones que hicieron que las transiciones fueran un poco movidas. Un piloto con una EN-C me dijo que no tuvo tiempo de relajarse. Con la Knight 2 fue otra cosa: absorbe bien la turbulencia y los movimientos son un poco



más lentos por lo que no sentirás que se te escapa y tendrás tiempo de reaccionar.

Tanto las térmicas como las descendencias eran marcadas, pero la vela se sentía sólida y confiable y siempre se mantuvo a la vertical sin cabecear.

El acelerador es útil en todo su recorrido y tiene más presión hacia el final del mismo. Al 100%, te da unos 11km/h adicionales con respecto a la velocidad manos libres. Como dije antes, el planeo empeora en los últimos centímetros, así que aceleré entre 50 y 75%.

La vela se siente bien sólida en vuelo. Sin embargo, hubo un día particularmente turbulento en el que tuve unos colapsos pequeños mientras giraba. El ala se portó muy bien y no cambió de rumbo ni cabeceó. Lo mismo sucedió cuando provoqué colapsos grandes: salieron sin complicaciones.

Perder altura

Hay tres líneas principales de cada lado y las A externas están en una banda separada para hacer orejas fácilmente. Tuve que usarlas airadamente mientras descendía a aterrizar porque el viento aumentó mientras volaba dentro de una convergencia.

Naturalmente, no son tan grandes como en alas con dos líneas principales, pero me parecieron más estables que en otras. Solo aletearon cuando induje unas

oscilaciones con bastante peso del cuerpo, pero se calmaron rápidamente cuando dejé de moverme. Si se acelera, se mantiene la velocidad para que puedas escaparte de la ascendencia. Una vez que las sueltas, me pareció que salían lento - con un bombeo abren más rápido.

Durante las barrenas, fue fácil controlar velocidad del giro y el descenso con los frenos y al soltarlos un poco se libera bien la energía, así que no hay sorpresas durante la salida. Es fácil hacer wingovers pronunciados, pero es un ala para hacer distancia, no acrobacia.

Veredicto

Es un ala excelente para pilotos que quieran mejorar sus habilidades. Con esta ala, podrás aprender todas las técnicas necesarias mientras avanzas en el deporte sabiendo que cuidará de ti.

Con la atención obvia de sus diseñadores para mayor rendimiento, es un ala que no te frenará mientras aprendes. Tu progreso será recompensado con vuelos más largos porque el ala tiene rendimiento de alto nivel para su clase, sobretodo en transiciones movidas y en térmicas suaves.

Además de para pilotos novatos, si vuelas menos horas que antes pero sigues haciendo distancia y quieres la seguridad de una B baja, la Knight 2 es para ti. 

▲ EN MONTAÑA

Durante un vuelo por nuestra zona de vuelo, volé contento acelerando a 50%, lo que me dio un buen equilibrio entre velocidad y rendimiento. El sistema de pilotaje con las bandas traseras es eficaz, pero un poco más duro que el de algunas de las alas más avanzadas y las dos bandas y media rígidas que he volado últimamente. Se puede usar todo el recorrido del acelerador y tiene más presión al final del mismo. Acelerada, da unos 11km/h adicionales a la velocidad manos libres. La vela se siente bien sólida en vuelo. Es excelente para pilotos que busquen mejorar sus habilidades.

Fotos: Bruce Goldsmith y Charlie King



Marcus King

Marcus voló la Knight 2 ML (90-105kg) en los Alpes del Sur de Francia a unos 102kg, con una Woody Valley GTO Light 2.



WOODY VALLEY CREST

Marcus King prueba este nuevo arnés reversible sencillo pero completo

▲ ARNÉS DE 2KG

El Crest pesa un poco menos de 2kg en la talla M. Está diseñado para hacer caminatas y tiene un contenedor de paracaídas bajo el asiento - no hace falta instalar nada. Es ajustado y elegante, además de ser robusto y lo suficientemente cómodo para vuelos térmicos y de distancia. También es un buen arnés para viajar

► DETALLES

1. En modo mochila con la parte superior enrollable – probamos la versión 70l
2. En modo vuelo – geometría sencilla, pero completo
3. Los anclajes relativamente altos hacen que se sienta seguro y estable

Fotos: Charlie King

ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Woody Valley: “Un arnés reversible con una mochila completamente desmontable”

Uso: Paramontañismo y viajes

Tallas: S, M, L, XL

Protección: Airbag autoinflable

Peso: 1,98kg en la talla M

Homologación: EN/LTF

woodyvalley.eu

Vimos los primeros prototipos del Crest el año pasado en la Coupe Icare. Parecía una opción interesante: un arnés reversible con airbag y paracaídas bajo el asiento por menos de 2kg en la talla intermedia. A principios de año, llegó una caja de Italia con el arnés. Volé el Crest durante un mes para conocerlo mejor.

La mochila

Me enviaron la talla L que pesa un poco más de 2kg con la mochila de 70l y, de hecho, puede desinstalarse ya que está fijada con cuatro conectores plásticos. El proceso es un poco complicado, pero no es algo que harás seguido. Está disponible en tres tallas diferentes: 40, 55 y 75 litros para que puedas escoger la adecuada para tu equipo.

A la versión de 70l que me enviaron le cupo fácil mi equipo de paramontañismo y pude usarla con la Knight 2 ML que estaba probando y todavía había espacio para el casco y la chaqueta. La mochila se cierra enrollando la parte superior, así que puedes ajustarla a la carga que lleses. También tiene cierres de compresión en ambos lados.

A primera vista, la mochila no parece tan especializada con respecto a otras del mercado, pero si la detallas verás que tiene bastantes funcionalidades. Tiene dos bolsillos elásticos grandes a los lados y otro adelante. Estos tienen bucles para asegurar equipos.

También tiene un bolsillo pequeño con bolsillo al frente. Tiene fijadores elásticos y un agujero para guiar la manguera del camelbak y un parche de Velcro en la hombrera para fijar el teléfono o el rastreador. Es ingenioso porque se abre para mostrar los fijadores de Velcro, así que solo necesitas un bucle en el teléfono, no se enganchará más dentro del bolsillo.

Las cintas parecen relativamente sencillas, pero son eficaces para mantener la mochila cerca de tu espalda y me parecieron fáciles de usar. El espaldar no tiene acolchado ni canales de aire y habría preferido ver cintas en la parte superior de la mochila a las hombreras para halar el peso hacia los hombros, pero la mochila se queda cerca del cuerpo.

El cinturón está bien acolchado sin ser demasiado voluminoso. Los bucles de porte para descansar las manos son un buen detalle.

Preparación

El proceso para convertirlo de mochila a arnés es sencillo. Al vaciarla y abrirla completamente revela un bolso interno. Al abrir el cierre se revela el arnés y la bolsa interna se convierte en el bolsillo trasero que contiene el bolso externo con suficiente espacio para equipo adicional. El proceso inverso es igual de sencillo.

Una vez organizado el arnés, ponérselo es igual de sencillo. Los bucles de las perneras se insertan dentro de los mosquetones principales - están diferenciados con colores y cada lado está identificado, así que no te equivocarás. Solo tiene una cinta de pecho para mantener las hombreras en su lugar y un bucle elástico para fijar el acelerador al pie.

Bien equipado

A pesar de tanta sencillez, el arnés está completamente equipado en cuanto a seguridad y ergonomía. Tiene un airbag autoinflable de protección dorsal con varillas para mantener la forma antes de despegar. Encima del mismo, debajo del asiento, está el contenedor del paracaídas. Al igual que otros arneses Woody Valley, viene con un contenedor interno específico. Las cintas del paracaídas se guían hasta las hombreras por un canal con cierre y tiene un asa razonablemente grande fácil de agarrar.

El asiento tiene perneras independientes sin tabla. Tiene bastantes ajustes con cintas para la altura del asiento, ángulo del espaldar, hombreras y ancho de la ventral. Estas últimas tienen un mecanismo de bloqueo para que no se corran, pero hay que ajustarlas antes de despegar porque no se pueden ajustar en vuelo.

Las cintas de pecho y hombros se pueden ajustar fácilmente en vuelo. Las hombreras también tienen un parche de Velcro para fijar un vario/rastreador, un reflector Recco para rescates y un canal para el tubo del camelbak con un bolsillo para el mismo.

En vuelo

Durante el despegue, el arnés da suficiente libertad de movimiento y permite despegar fácil. Hice varias caminatas con el arnés en las que, por supuesto, tocó despegar sin viento o incluso con viento de cola y pude correr sin problema.

Una vez en vuelo, el arnés se siente seguro, con anclajes bastante altos que hacen que se sienta estable. En general, me pareció que el arnés es cómodo y lo usé durante vuelos térmicos razonablemente largos. Tiene buen soporte dorsal, algo que noté ya que soy alto. Solo a veces sentía la costura en la parte trasera de las perneras, pero cambiaba al mover de posición y casi ni la sentí.

Cabe destacar que estaba justo en los límites de las tallas L y XL por ser alto y delgado, así que quizás tuvo que ver la talla. Al igual que cualquier otro arnés, deberías probarlo para la estatura y forma de tu cuerpo. Las perneras tienen una cinta corta entre las mismas que evita que las piernas se abran y ayuda a que el arnés se sienta más como un conjunto.

Tuve suerte de hacer varios vuelos térmicos mientras probé el arnés y me pareció que podía controlar bien el ala con una combinación de frenos y peso del cuerpo de una pierna a la otra. Nuevamente, si parte de la vela se salía de la térmica,

no daba demasiados tumbos como otros arneses con perneras individuales gracias a la geometría de las cintas. Me pareció extraordinariamente cómodo y se siente seguro.

Me encanta la cuerda elástica que va del pie al pedal del acelerador. Es una idea sencilla, pero permite acelerar más fácil que tantear con el talón para engancharlo. Es importante en este arnés porque el acelerador no es rígido, por lo que se agitaría más fácil con el viento. Funciona muy bien con la liga y pude usarlo bien durante un vuelo local.

Para aterrizar, es fácil colocarse de pie y correr en caso de necesitarlo. Mi única queja es el tamaño de los bordes internos de las perneras porque la parte posterior se enterraba un poco en mis glúteos mientras intentaba correr en el aterrizaje con el parapente a la vertical.

Veredicto

Es una opción genial si quieres un arnés ligero para hacer caminatas pero si no quieres la complicación adicional de un paracaídas ventral o perder la seguridad adicional de un airbag. En total, es un equipo que pesa unos 2kg con la mochila. Se siente más ligero y compacto que otros en el mercado, pero la mochila se siente un poco más básica en cuanto a materiales y acolchado, aunque está muy completo en cuanto a bolsillos. La flexibilidad adicional de poder escoger la talla de la mochila adecuada o usar otra lo hace atractivo. Es genial para caminatas, pero también es buena opción para viajar. **KC**





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



Cross *en Español*
Country