

Julio 2022

Revista internacional de vuelo libre

Cross *en* Español Country

69



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



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 **WPRS**) y Luc 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.**



F*RACE

Usada por nuestros pilotos en la X-Alps 2021

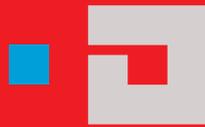
Pilot: Dave Taratko Photo: Jorge Atramiz



BVI

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

Photo: Antoine Girard



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

69 JULIO 2022 ÍNDICE

► **ZAPATOS NUEVOS**
Rasante con el Moustache
Foto: Miriam Johanna Strobl

▼ **LUZ DE MAÑANA**
Despegando en los Pirineos
Foto: Jérôme Maupoint



16

Al desnudo

“Estoy orgulloso del trabajo que hacemos en Flyeo”, Tarquin Cooper conversó con Malin Lobb

24

X-Pyr 2022

Greg Hamerton cuenta cómo es competir en esta carrera costa a costa por los Pirineos

32

Paraíso en el jardín

Melanie Weber viaja al paraíso subtropical de Madeira para hacer vuelos espectaculares

40

A bordo con Galen

‘No te quedes en el pasado.’ Conoce a Galen Kirkpatrick, la campeona panamericana FAI

46

Flare Moustache

Si parece un parapente y vuela como un parapente, ¿no es un parapente? Sí, pero no

54

Ozone BV1

Marcus King prueba el nuevo arnés de Ozone diseñado para aventuras de vuelo vivac

DESPEGUE - Editorial 8 - Galería 10 - **EQUIPOS** - Nuevos productos 12-15 - **ENTÉRATE** - Al desnudo 16 - **CI DE VUELO** - Lo básico 18 - Onda corsa 20 - Encendido 22 - **RESEÑAS** - Skywalk Cruise 92 - Air³ 7.3+

DESPEGUE



▲ HABILIDADES DE EXPERTO

Patrick von Känel hace un giro de la muerte cerca del Klausen Pass (1.948m). Alpes suizos
Foto: Andy Buslinger

SÉ UN EXPERTO

Debemos confiar en lo básico antes de poder progresar fue uno de los mensajes clave de nuestra clase maestra en línea con el instructor de cursos SIV Malin Lobb, a quien también entrevistamos para *Al desnudo*. Para él, empieza con el arnés. “Ajústalo adecuadamente, reclínate, deja que te soporte”, dice.

Si dejamos aunque sea un centímetro entre la espalda y el arnés, no estamos dejando que el arnés haga su trabajo. En cambio, nos inclinamos hacia adelante, tensamos los abdominales para mantenernos rectos, colgando con nerviosismo - lo sepamos o no. El resultado es que no podremos volar todo lo que queremos, nos cansaremos más fácilmente y aterrizaremos antes. Empieza con lo básico, fue el mensaje. Tenlos listos antes de dar el siguiente paso.

Me identifiqué con las palabras de Galen Kirkpatrick. En la entrevista que le hicimos en la página 48, habla de su proceso de

aprendizaje. Después de unos tropiezos al principio de su carrera, se dio cuenta que, “Este no es un deporte que quieres medio dominar, sino en el que quieres ser experto”.

“Medio saber” cómo colocarse el arnés, despegar, girar térmica, qué hacer en caso de colapso mientras vuelas por los Alpes o volar con muchos pilotos en grupo. ¡Ya basta!” No dejarías despegar a ese piloto si supieras su nivel y ni hablar de volar juntos. Dirías, “Volvamos a lo básico, pulamos esas habilidades. Volverás a volar pronto”.

Lo importante es concentrarse en las habilidades, no en kilómetros ni en puntos. Los que están haciendo esos puntos y esas grandes distancias, pues, han trabajado duro y están cosechando las recompensas. No “medio saben”.

¡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, José 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.

49^e Coupe Icare



St Hilaire - Lumbin
20 - 25 Septembre 2022

Toutes les infos sur www.coupe-icare.org



El fuerte Socoa en el País Vasco, Francia.
El fuerte del siglo XVII custodia una
bahía a unos kilómetros al este del inicio
de la X-Pyr
Foto: Jérôme Maupoint



AVANCES



Rompecabezas Chiciricki

Pintado por la talentosa Tatiana Mershavka, este rompecabezas de 120 piezas está hecho de madera de bosques sustentables. No puedes empezar por los bordes rectos ¡porque no tiene! Tiene piezas en forma de objetos y viene dentro de una bolsa de algodón.

chiciricki.com



UFO Airpack

Airpack diminuto para la UFO de AirDesign: la talla XXS le sirve a la UFO 13; la XS es para la UFO 14 y 16; la S es para la UFO 18 y 20. En la foto, aparece con los mosquetones Edelrid Ease Superlight que pesan 22g cada uno.

ad-gliders.com



Cubiertos Windsor Magware

¡No uses más desechables! Prácticos para el vuelo vivac o para el trabajo, se fijan con imanes y se guardan dentro de una funda para transportarlos. A prueba de lavaplatos y garantizados de por vida.

full-windsor.com

BOOMERANG 12

El ala de competencia con borde de ataque ondulado: la Boomerang 12 de Gin acaparó el podio de la PWC en Baixo Guandú, Brasil. Las ondulaciones del borde de ataque están inspiradas en los tubérculos de las ballenas jorobadas y mejoran el rendimiento y la fuerza de sustentación a ángulos de ataque elevados, por lo que el ala sube y planea mejor. Gin lleva a cabo pruebas en el túnel de viento del Gin Lab y Gin Seok Song sugirió que la tecnología podría colarse al resto de la gama. “La estabilidad y rendimiento a ángulos de ataque elevados es algo de lo que deberían beneficiarse la mayoría de las categorías de alas”. gingliders.com



SKY EXOS 2

Sky dice que su nueva EN-C es cómoda y transmite seguridad con buen rendimiento y pilotaje divertido y preciso. “En vuelos largos con condiciones fuertes, es clave un ala en la que puedas confiar”, dice Sky. Transmite “lo necesario”, por lo que sabrás qué sucede pero te quedará cabeza para tomar decisiones. El amortiguamiento del cabeceo permite despegar fácil y hacer transiciones relajadas. Tiene 6,4 de alargamiento y sistema de pilotaje con las B/C para suavizar los planeos sin perjudicar el rendimiento. Viene en cuatro tallas y es adecuada para pilotos que vengan de la clase B. sky-paragliders.cz

HONEY 3

La nueva ala de Windtech para pilotos principiantes e intermedios está homologada EN A en todas las tallas. Despega extremadamente fácil y es muy segura, con rendimiento que le gustará a los pilotos que se inicien en el vuelo de distancia. Tiene 44 cajones, 5,06 de alargamiento y un nuevo perfil con nariz de tiburón. Está disponible en rojo o azul en cuatro tallas. Está hecha de Porcher Marine Skytex 38g/m² en ambas superficies que, según Windtech, durará cientos de horas. Sin embargo, es más ligera que su predecesora y su despegue fácil hacen que sea adecuada para despegues de montaña. windtech.es



GIN GENIE X LITE

La Genie X Lite es el arnés carenado más ligero de Gin. Es para volar distancia y vuelos vivac. Según Gin, combina eficiencia aerodinámica con comodidad y seguridad. Tiene espacio para equipo vivac y cabe dentro de una mochila de 80L. El carenado trasero es un Aerocone con perfil estrecho y la protección Neo Koroyd tiene apenas 7cm de espesor. Según Gin, la protección es excelente, está homologada EN/LTF y sirve también de tabla para el asiento. El Sistema Antibalance (ABS) puede ajustarse en vuelo. Las cuatro tallas pesan entre 3kg y 3,5kg. 

gingliders.com



FATMAP

Es una aplicación para gente de montaña con mapas 3D y rutas de invierno y verano para esquí en estación, carrera por senderos, esquí de travesía, senderismo y bicicleta de montaña. Tiene más de 1000 guías por todo el mundo. Fatmap se encuentra en Chamonix y lanzaron la versión en francés, pero tienen planes de sacar versiones en italiano, alemán y español. Es gratis, con una membresía Explore opcional con relieve y herramientas adicionales, mapas descargables y 11 mapas topográficos locales. Promocionada por Liv Sansoz y Xavier de le Rue.  Fatmap.com



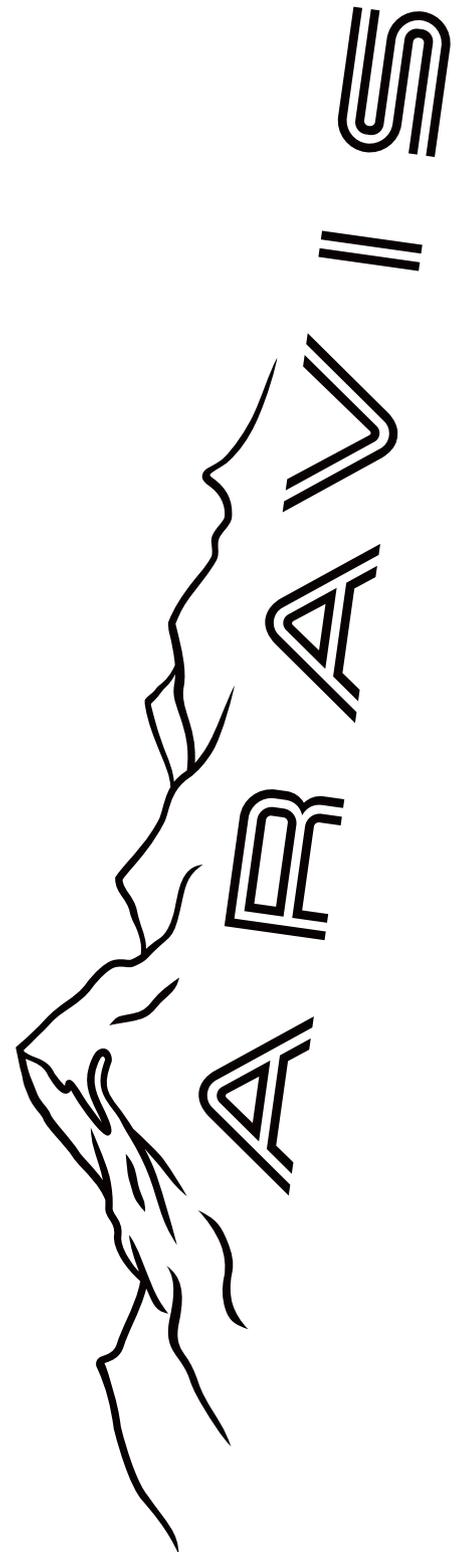
SQR PRIME

Companion dice que el nuevo SQR Prime es el primer paracaídas de emergencia en el mercado probado para aperturas a 180km/h, el equivalente a velocidad de caída libre. Dicen que tiene un máximo de rendimiento en todo aspecto. Un elemento elástico en el centro amortigua el impacto de la apertura y los Air Jets rediseñados aseguran una tasa de caída lenta y alta estabilidad pendular. La canopia está hecha de una tela nueva robusta e impermeable. Disponible en tallas 120 y 140 (cargas máximas en kilogramos. Van de 27,8m² a 40m² y pesan entre 1307g y 1758g. 

companion.aero




MAC PARA



AVANCES



Ropa de Steve Ham

Los fanáticos de las caricaturas divertidas de Steve Ham se alegrarán al saber que pueden comprar sus obras de arte en camisetas, tazas, afiches y más. Arriba, la lycra SIV para damas (€49) y la camiseta Piedrahíta XC Classic (€18).

stevehamart.com



Relief Maps actualizado

La aplicación de mapas 3D Relief Maps 3D te ayuda a encontrar senderos y permite registrar actividades al aire libre y compartirlas con su comunidad en línea. Ahora tiene una calculadora de planeo para encontrar aterrizajes para pilotos de paramontañismo. Selecciona el despegue, introduce la tasa de planeo y ve las opciones de aterrizaje.

Reliefmaps.io



Sombrero conmemorativo

AirDesign fabricó este sombrero veraniego para conmemorar su 10º aniversario. Está hecho de 80% algodón y 20% poliéster. Protege tu cabeza y orejas en el despegue o en el bar. No ocupa prácticamente nada de espacio en el arnés. Ajustable, talla única. ad-gliders.com

GIN CONDOR²

La nueva ala de paramotor y triciclo biplaza de Gin está basada en el biplaza Fuse. Está hecha para soportar cargas elevadas, su nuevo perfil genera una buena sustentación a baja velocidad y su menor arco genera menos alabeo. Estos factores hacen que despegue fácil. Es divertida de volar y sube de forma eficiente, incluso con carga alar elevada, con buen planeo en todo el rango de velocidades. Disponible en tallas 41m² y aprobada por la DGAC para PTV de 110-430kg y 130-472,5kg. La tela Myungjin 40 es robusta y duradera: no se rompió incluso a 635kg (5,25G) durante las pruebas. 

gingliders.com



MINIPLANE

Miniplane lanzó este nuevo arnés de paramotor ligero ajustable. Pesa menos de 2kg y según Miniplane, fue diseñado para ser cómodo en tierra, en transición y en vuelo y es ideal para escuelas. El centro de gravedad del piloto con respecto a la vela y la longitud antitorque pueden ajustarse para hacer el pilotaje más activo o más estable. El nuevo diseño de las hebillas antitorque y las hombreras pueden usarse en vuelo. Tiene bolsillos laterales elásticos grandes, bolsillos con cierre y está disponible con una tabla de carbono para el asiento opcional. 

miniplane.eu





MOCHILAS KORTEL

La Sak K40 (izq.) es la mochila de montaña ligera de 40 litros de Kortel. La K27 y la K17 son más pequeñas con cierres estilo chaleco de correr. Mantienen la carga muy estable y están diseñadas para correr, en colaboración con la estrella francesa del trail Laetitia Roux. En el medio, la K27 (27l) y a la derecha la K17 (17l). Tienen una Kiss de BGD y una UFO de AirDesign, respectivamente, con arneses, chaquetas y agua. Ambas tienen concertinas integradas. La reseña, pronto. 

korteldesign.com



CALEFACTABLES RACER

Los E-glove 4 Urban son guantes intermedios con tres niveles de calentamiento. Son justo lo que necesitan los que padecen del síndrome de Raynaud para volar en verano. La conexión por Bluetooth entre los guantes permite encender y fijar el nivel de calentamiento para ambos guantes con un solo botón. Están hechos de softshell y cuero y tienen una membrana impermeable de Polymax®. Los cables calentadores se extienden hasta los dedos para calentar toda la mano y tienen puños largos con cierre para ponérselos fácilmente.  racer1927.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


SAFE FUN

AL DESNUDO MALIN LOBB

Soy piloto de la Copa del Mundo e instructor de SIV con base en Annecy, donde he pasado los últimos cinco años. También hago vuelos comerciales en biplaza en el verano.

Mi nombre viene de Malin Head, el punto más al norte de Irlanda. Mi padre fue instructor de navegación y lo escuchó por la radio, en el pronóstico de navegación de la BBC. Decía, “Dogger, Bahía de Biscay, Malin Head...”

Siempre soñé con volar. Di un paseo en un avión de dos plazas cuando cumplí 18 años. Creía que para volar debías tener un avión. Luego fui al Festival de Glastonbury y un paramotor hizo un vuelo bajo. (Luego lo arrestaron). En YouTube vi gente volando sobre las nubes y pensé, “Eso lo puedo hacer”.

Aprendí en 2011 con Graham Phipps en Cloud 9, en Cornwall. Enseña con torno y una vez que tienes tu licencia haces la conversión a colina o a motor. Por suerte me dijo, “será mejor que pases a colina”.

Al principio el parapente me pareció aburrido – pasaban el día subiendo y bajando de una colina y yo quería subir tanto como fuera posible. Por lo general, los paramotoristas prefieren estar bajo, pero en mi primer vuelo en paramotor despegué y en un par de minutos estaba a medio camino de la costa, a 1.350 metros, acelerando, amando la vida.

Mi primera ala fue la Ozone Rush original. No fue la mejor ala de Ozone ni mucho menos. Hice un curso SIV porque quería volar parapentes de más rendimiento. El parapente no era lo que pensaba. Lo que hacen los pilotos experimentados en alas más rápidas es casi un arte. Es una sensación, pero nunca me sentí cómodo con las alas más básicas, con sus frenos largos y esponjosos.

Me pasé a una EN-C, una Niviuk Artik 3 a las 40 horas. Ya había entrenado bastante por mi cuenta en Turquía. Mi razonamiento era que el exceso de seguridad no existía, pero el exceso de peligro sí.

Hice mi primer campeonato británico en la Niviuk Peak 3, dos bandas. No había competido con una de tres bandas - me metí de cabeza. Llegué en el grupo del medio. No dejé una estela de fuego, pero mi velocidad se duplicó en un día, mientras veía las Enzo 1 pasar zumbando. Aceleraba al 50% y pensé, “Mejor acelero al 100%”, así que al día siguiente lo hice – y aún pasaban zumbando.

Me han elegido tres veces para el equipo británico. La última vez volé en Grand Bornand, donde será el Campeonato Británico este año, y llegué de cuarto. El último día llegué de tercero en la general y crucé la meta de primero, pero no gané por los puntos por liderazgo y caí al cuarto. Fue muy decepcionante, pero así son las competencias.

Creo que no soy suficientemente competitivo y por eso en las compes me gusta volar con amigos. Me encanta volar acelerado a fondo. En las competencias, volar rápido, comparar tu rendimiento con el de otros pilotos y saber que pudiste haberlo hecho mejor es adictivo. No es que quiera ser el mejor, pero si puedo mejorar y alguien sabe algo que no sé, me da curiosidad.

Para mí un gran momento fue cuando entrenaba solo en Turquía. Russell Ogden estaba dando un curso un SIV allá. Pensó, “Será mejor que nos hagamos cargo de él”. Hice un par de cursos SIV con Russ y luego formé la Academia Británica de Carreras de Parapente con Russ y Guy Anderson.

Actualmente, entre 80% y 90% de mis vuelos los hago en la Enzo 3. Es la mejor

ala que he volado – tiene esa combinación de potencia, rendimiento y facilidad de uso. Es maravillosa. Estoy ansioso por ver la Enzo 4. Ya es hora. También tengo una biplaza, la Gin Fuse 3. Cuando tengo un buen cliente que no le tiene miedo a volar, es una experiencia maravillosa. También tengo una ala de acro AirG Emilie de 18m. También tengo una Run&Fly de revestimiento simple y una Zeolite original para vuelo vivac.

Ahora estoy disfrutando un poco del acro. Cuando doy muchos cursos, me queda muy poco tiempo para volar. Para sentir la emoción de un vuelo acro de cinco minutos tienes que hacer siete horas de XC. Es como un tirón rápido de adrenalina. También es bueno para pegarme un susto y recordarme lo que sienten mis estudiantes.

Estoy orgulloso del trabajo que hacemos en Flyeo. Ya tenemos fama mundial por el SIV y seguimos evolucionando, introduciendo más psicología deportiva y software nuevo para mejorar el curso. XC

Malin Lobb dio una Clase Magistral de XC en mayo – encuéntrala en internet en xcmag.com/masterclasses. Para información sobre sus cursos de SIV, flyeo.com. Entrevista por Tarquin Cooper

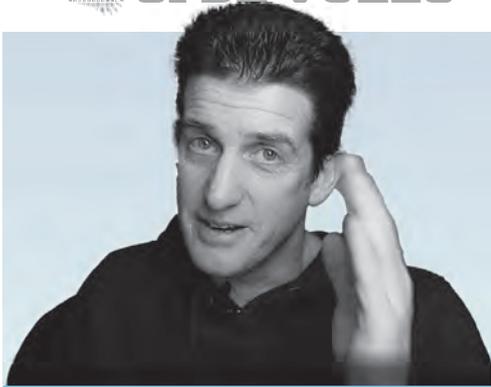



MAC PARA



*elan*³

Pure Joy



LO BÁSICO

GREG HAMERTON

ENCUENTRA EL PUNTO DE PÉRDIDA



▲ ► PUNTO DE PÉRDIDA

En la foto, Chrigel Maurer busca el punto de pérdida con un estilo perfecto. En la página siguiente, Greg Hamerton muestra cómo entrenar para encontrar el punto de pérdida volando bajo

Foto: Adi Geisegger

Recuerda la clase de aerodinámica: cuando el ángulo de ataque es demasiado alto, el flujo se desprende del perfil y el ala entra en pérdida.

¿Por qué hay que encontrar el punto de pérdida? ¡Porque es malo estrellarse! Con el siguiente método de entrenamiento a baja altura aprenderás a sentir cuando te acerques al punto de pérdida y a evitarla. Desarrollar esta habilidad también te permitirá aterrizar a baja velocidad y a controlar mejor el despegue.

¡Ten cuidado! Si haces una pérdida más alto de lo indicado en este artículo, puedes estrellarte. Es por ello que la práctica del punto de pérdida no es algo que se enseñe en las escuelas de vuelo y puede que no le guste a los pilotos de tu club que no vean lo positivo de que te enseñen técnicas de vuelo lento controlado.

Experimenta a tu propio riesgo. Si lo haces con calma, tendrás la ventaja de aprender sin riesgo.

¿Cómo se hace?

- Busca una ladera poco empinada enfrentada a una brisa suave. ¡Que no sea empinada!
- Despega y vuela lento (frena a 50%) con las piernas abajo y los pies a 1-2 metros del suelo
- Frena lentamente, mantén frenado y siente el 'desplome' a unos cuatro segundos. Ese es el punto de pérdida. Algunas alas muerden, otras se agitan y otras se sienten suaves e indulgentes.
- Evita hacer rasantes o girar. Mantén el ala a la vertical y vuela recto.
- Si subes más de tres metros, suelta los frenos lentamente y sigue volando.

OU DIE N

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

Para dominar esta habilidad, cuando sientas que se acerca el punto de pérdida, suelta los frenos lo suficiente para seguir volando. Esto alarga el tiempo en el que puedes seguir volando lento con una tasa de caída alta antes del punto de pérdida.

Errores comunes

- Reclinarse en el arnés. Es peligroso porque si el ala entra en pérdida, te recluirás más todavía y aterrizarás de espalda. Vuela, en cambio, con las piernas colgando.
- Es peligroso sostenerte de las manos. Mantén el peso del cuerpo hacia adelante y confía en tu arnés
- Bajar una mano más que la otra provocará un negativo
- Las alas de alto rendimiento, alas mojadas, viejas o fuera de calado entran en pérdida más fácil
- Las condiciones rachosas o los gradientes pueden afectar el ala - ¡solo debe hacerse con viento laminar!

Puntos clave: frenado lento, aproximación recta, piernas abajo y mantenerse bajo. Estás intentando aprender a sentir una pérdida que se acerca, por lo que siempre sueltas los frenos antes de la pérdida. Prepárate para un aterrizaje sorpresa en cualquier momento.

Tarea: la próxima vez que vayas a un lugar fácil, roza los pies por la hierba lo más lento que puedas, lo más que puedas, usando unos centímetros menos que la posición del punto de pérdida.

Cada ala es diferente. ¿Dónde está el punto de pérdida de la tuya? 



EN LÍNEA

Mira la demostración en bit.ly/gregstall (pago). Participa en un seminario de una hora con Greg (en inglés) el 20 de julio de 2022 gratis en bit.ly/gregcoach



BRIGHTER SHARPER FASTER

Crystal clear
and sunlight readable display

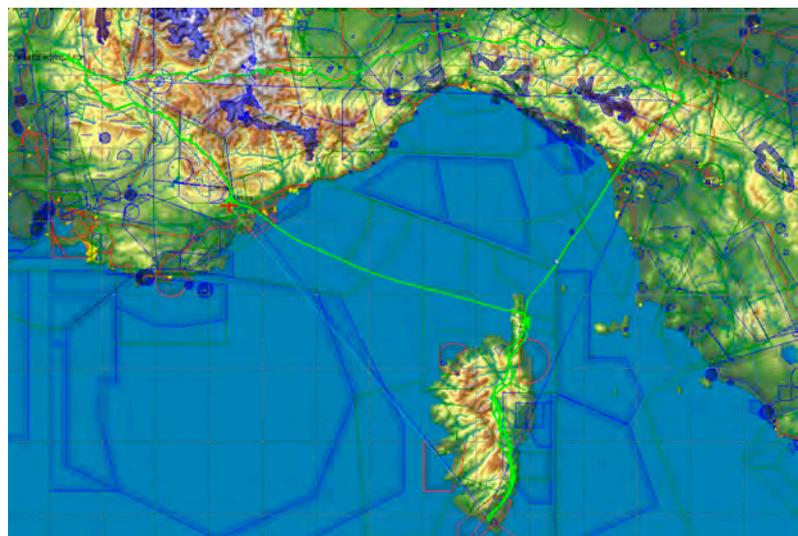
Exceptional battery life
even at full brightness

Easy to use
SeeYou Navigator software

Wifi, Bluetooth and 4G/LTE
connectivity

Free 1-year SeeYou subscription
for seamless integration





VOLANDO POR LA ONDA CORSA

La FAI certificó el triángulo enorme del piloto francés de planeador Baptiste Innocent como nuevo récord europeo. Durante el vuelo realizado el 5 de agosto de 2021, Baptiste de 37 años estableció un nuevo récord europeo FAI de triángulo colosal de 1.178,8km.

Lo que lo hizo único fue la ruta. Despegó desde Fayence, en las colinas al oeste de Cannes en el sur de Francia y aprovechó la onda para cruzar el Mediterráneo hacia Córcega para después seguir por el Mediterráneo hacia el noroeste de Italia y regresar.

Primer oficial en Air France, excampeón juvenil de Francia y miembro del equipo francés, dijo que había soñado desde hace tiempo cruzar el mar hacia Córcega, pero le desanimaba la idea de la recogida. Explicó: “Supe del primer cruce en la década de 1970, después otro en la década de 1990 y después no supe más hasta que Klaus Ohlman lo hizo dos veces hace poco”.

Después, empecé a pensar en otras cosas. Si las mejores condiciones de onda sobre la isla son con viento de oeste, sería fácil cruzar hacia Italia. Así la recogida sería más fácil. Y si lograba cruzar a Italia, ¿no habría también onda o térmicas?

Agregó: “Recuerdo unos días con onda en Fayence en verano - hay viento de oeste en la mañana, después las térmicas son fuertes y el viento cambia a este. Esto significa que la convergencia empieza en la tarde en las montañas. Así que, quizás esa convergencia me permitiría regresar a los Alpes desde Italia”.

Se fijó una altura mínima de 5200m para la primera pierna del vuelo. “Con viento de cola fuerte y buena velocidad, [sabía que] sería suficiente para llegar hasta el siguiente sistema de onda al norte de Bastia [en Córcega]”.

Añadió: “La preparación principal es mental, definitivamente. Esto es porque hay que estar preparado para volar una hora sobre agua, y no agua en calma - hay 100km/h de viento abajo. Hay que confiar en los cálculos que has hecho y en el rendimiento del planeador. Una vez que decides ir, no hay otra opción.

“Puedo decir que ambas veces se sintió bien, fue incluso emocionante. Primero, alto y con viento de oeste, la visibilidad es impresionante - de 300km. Y segundo, mientras más te acercas el computador de vuelo te dice más rápido que vas a lograrlo, que es un alivio para el resto del cruce”.  fai.org



ZENO II

Estirar los límites no es sólo uno de nuestros mantras. Para nuestro equipo de I+D es una realidad cotidiana. Dos años de intenso trabajo de investigación y desarrollo, durante los cuales nuestros pilotos indujeron más de 2.000 plegadas, han dado como resultado la vela de clase Serial de mayor rendimiento que hayamos fabricado. La Zeno 2 ha sido, de todas nuestras velas, la que más a fondo hemos probado antes de poner en el mercado, y los resultados, con dos victorias en clase Open en las primeras competiciones en las que ha volado, hablan por sí mismos. Haber dejado lista la Zeno 2 no es sino un paso más en nuestro apasionado viaje de amor por el vuelo, y estamos deseando saber lo que pensáis de esta nueva vela.

Gracias por volar con Ozone y por todo vuestro apoyo. Nos vemos ahí arriba.



FLYOZONE.COM 

Pilots: Luc Armant & Tom Jeannot

Photo: by Olivier Laugero



PARAMOTOR
BENE BÖS

CÓMO PLANIFICAR Y VOLAR UN TRIÁNGULO



◀ ▲ 400K DAY

Bene on his 403km FAI triangle day in March
Photo: Bene Bös

A lo largo de los últimos años, he aumentado la longitud de los triángulos. He ido progresivamente de volar 50km a 403km a principios de este año. Hoy quiero compartir lo que he aprendido acerca de la planificación de estos triángulos.

Existen muchos recursos, pero procuro que sea lo más sencillo posible. Quiero pasar tiempo volando, no en tierra planificando. También es importante poder adaptar mis planes durante el vuelo y esa es otra razón por la que el proceso de planificación puedo hacerlo desde el teléfono.

Previsión

Primero, necesitas saber la hora de la salida y puesta del sol. Existen varias aplicaciones que muestran esta información según donde estés. A mí en particular, me gusta LunaSolCal (Google Play Store).

Una vez que sé el período del vuelo, reviso la previsión del día en la aplicación Windy o en su página web (windy.com). En Windy, puedes escoger opciones diferentes como viento, nubes o temperatura. Es importante no solo ver el viento en el suelo, que es la altura por defecto. Cámbialo a diferentes alturas como 100m, 750m, 1000m y revisa cómo está previsto que cambie la dirección y fuerza del viento durante el día.

Sé que muchos pilotos usan pronósticos meteorológicos convencionales o la aplicación Windfinder, pero estas previsiones solo muestran datos a nivel del suelo. Así que si no piensas hacer el triángulo rozando el suelo, recomiendo revisar la previsión para las alturas a las que vayas a volar.

La mejor situación para triángulos eficaces, rápidos y largos es cuando el viento se mueve como un gran remolino. Si el remolino no es demasiado grande, puedes

tener viento de cola más o menos todo el día. Sin embargo, debido a que días como esos son escasos, recomiendo escoger un día con previsión de poco viento.

¿Cuál pierna primero?

Es más cómodo si puedes salir del aeródromo y volar la segunda pierna viento de lado y regresar a casa viento de cola.

Si vuelas en la mañana, generalmente las condiciones serán tranquilas y después, el viento aumentará progresivamente. Es genial porque puedes planificar un triángulo para volar las primeras dos piernas sin viento y aprovechar el viento en la previsión para usarlo de cola y volar de regreso.

Sin embargo, ten en cuenta que en primavera y verano las térmicas pueden ser fuertes y si no tienes mucha experiencia volando en condiciones térmicas, es mejor aterrizar cuando empiezan a activarse.

Bene Bös obtuvo su licencia de parapente antes que la de conducir y empezó a volar paramotor dos años después en 2010. Ha sido campeón británico dos veces y puedes encontrarlo en paramotorgermany.com

Capas de viento

Otra situación que intento aprovechar con frecuencia es cuando hay diferentes direcciones de viento a alturas diferentes. Quizás puedes empezar el vuelo en la mañana con poco viento (<5km/h) a 300m hacia el noreste, después girar hacia el sur y volar un poco de viento de cola a 650m para después subir a 900m y volver a volar viento de cola.

Volar de esta forma te dará una velocidad promedio alta y al mismo tiempo te ayudará a economizar combustible porque con viento de cola es mejor volar con los trimmers cerrados.

Aplicaciones

Ahora que sabemos en qué dirección volar, uso la página flyxc.app para planificar el vuelo. Si estiras las balizas en forma de triángulo, te mostrará en cuáles sectores tienen que estar las balizas para que cuente como triángulo FAI. En el caso de los triángulos FAI (que dan más puntos en XCcontest.org y otras ligas en línea) la distancia más corta debe ser al menos

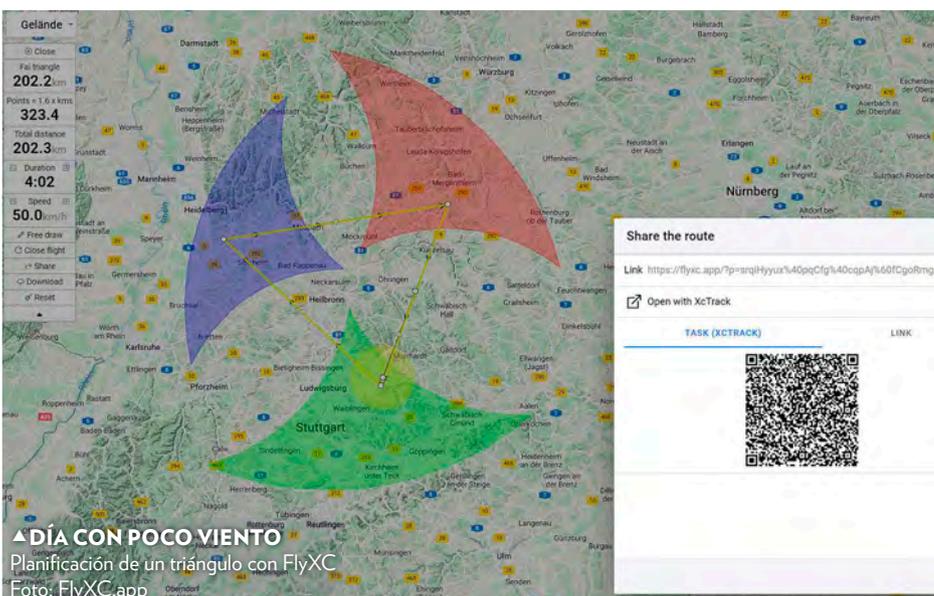
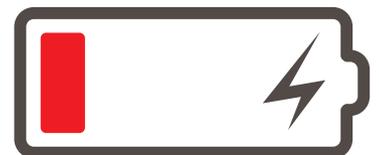
28% de la distancia total: más o menos un triángulo equilátero.

Recuerda activar los espacios aéreos en el menú para planificar la ruta. Vale la pena aprenderse los espacios aéreos y conocer las reglas locales. Con frecuencia, se puede volar por debajo o por encima de un espacio aéreo porque no empieza desde el suelo.

Si tienes un dispositivo Android, puedes usar la aplicación gratis XCTrack y exportar el vuelo directamente desde la página flyxc.app a la aplicación. Es tan fácil que lo hago hasta en vuelo. Te permite ser flexible en la planificación del vuelo e incluso puedes hacerlo en el aire.

Para terminar

Es bueno ser ambicioso, pero volar en condiciones que no sean para tu nivel o zona de confort no lo es. Vuela en condiciones en las que te sientas cómodo y mejora tus habilidades poco a poco. No sientas presión de otros pilotos o de las redes sociales para volar un ala avanzada o hacer distancia. Empieza con cualquier equipo. Lo importante es sentirse cómodo y divertirse. **XI**



Charger²

Energize Your Life

X-PYR 2022

Después de tres años de ausencia, la X-Pyr vuelve con una ruta más larga y atrevida. Greg Hamerton se prepara para su segunda carrera y explica lo que hay que saber acerca de esta carrera épica de costa a costa por los Pirineos





▲ LA PARTIDA

La carrera empieza literalmente en la playa, en el pueblo fronterizo de Hondarribia, en la costa Atlántica. De ahí, los pilotos deben caminar hacia las montañas y seguir hacia el este hasta llegar al mar Mediterráneo. El director de la carrera es Íñigo Redín, abajo a la izquierda
Fotos: X-Pyr

◀ EL TERRENO DE JUEGO

En el corazón de los Pirineos sobre Pic Perdiguero (3222m). El terreno es difícil, seco e implacable
Foto: Jérôme Maupoint

Bajo la misma premisa de la Red Bull X-Alps, esta carrera de paramontañismo recorre la frontera montañosa entre España y Francia. Los atletas deben tener su propio asistente o asistentes y vehículo, y el trabajo en equipo es clave para tener éxito.

Los atletas se desplazan rápido con equipo ultraligero, navegando por senderos a velocidades que dejan sin aliento para llegar a despegues remotos, sobrevolar bosques intimidantes, aterrizar en lugares confinados y desplomarse dentro del vehículo de soporte cuando estén cansados y hambrientos. Si lo encuentran.

La X-Pyr tiene un ambiente amistoso. Debido a su presupuesto reducido, depende de voluntarios y fanáticos para mantener la organización en movimiento. A pesar de ello, la presencia en los medios es sobresaliente con actualizaciones y entrevistas diarias y pilotos de alto nivel. El rastreo en vivo depende de la red GSM que es limitada en los Pirineos, así que perdona a los organizadores cuando pierdes a tu atleta preferido.

También es emocionante para los competidores. La X-Pyr es una carrera organizada por pilotos y se siente que todos están emocionados por participar o por completar su propia odisea por los Pirineos. A medida que transcurren los días, se convierte

en una carrera a la delantera, un calvario en el medio y una guerra de deserción en la retaguardia. A diferencia de la X-Alps, no hay eliminaciones, aunque es la fatiga la que cobra a los rezagados.

El ganador será el piloto con la mejor estrategia que combine habilidades de vuelo, buena escogencia de la ruta y resistencia física.

¿Cómo se diferencia de la Red Bull X-Alps?

La X-Pyr conecta dos costas, por lo que el inicio y el final son difíciles de volar. Las condiciones son muy diferentes en los Pirineos, que están más al sur que los Alpes, por lo que las térmicas pueden ser más fuertes. Los Pirineos son más silvestres, menos desarrollados y más remotos que los Alpes.

¿Cuál es la historia?

“Todo empezó mientras seguía la Red Bull X-Alps y conversaba con Xavi Berneda”, explicó el director de la carrera Íñigo Redín, “Dijimos, ‘¡Hay que hacer una así en los Pirineos! Cruzar la cordillera de costa a costa’”.

En la primera edición, en 2012, hubo 13 equipos y era de 400km. “Hombres y mujeres valientes que se arriesgaron para ser los primeros en esta aventura”, dijo Íñigo. “Siempre se los agradeceré”.

Dos pilotos llegaron a la meta con una brecha de menos de 30 segundos. “El rastreo en vivo se congeló el último minuto por una demanda inesperada en los servidores, así que no estaba claro quién ganó hasta que analizamos las trazas. ¡Fue increíble!”

Después de esa edición, la X-Pyr empezó a crecer. En 2014, participaron 25 pilotos; en 2016, 36 y en 2018, 37. En 2020, sucedió el Covid que resultó en una agonía para los organizadores y los atletas si sucedería o no. Lamentablemente, se canceló. Este año, se escogieron 45 equipos. “También aumentó la dificultad porque el nivel de los participantes mejora en cada edición”, explicó Íñigo.

¿Quién está detrás?

El equipo está integrado por adictos de la Red Bull X-Alps, pilotos de distancia y fanáticos del paramontañismo. Íñigo Redín es el inventor de la carrera y está detrás de gran parte de la misma.

Xavier Berneda, dueño de la famosa marca Munich siempre la ha apoyado.

Raúl Marqués, Aitor Echevarría, Iván Malecki trabajan en diferentes áreas: reglas, selección, documentación, página web. Otros trabajan en diseño, espacios aéreos. Los clubes de los Pirineos también ayudan y durante el evento, hay un equipo de más de 20 fanáticos.

“Todos trabajamos arduamente para que sea un placer mirar una pantalla durante una semana en vez de salir a volar”, dijo Íñigo. “Me gustaría agradecer a todos los involucrados. También debo mencionar a mi familia, sobretodo a Merchi, mi esposa. La X-Pyr no existiría si ella no hubiera apoyado la idea”.

La ruta

Empieza en Hondarribia, un puerto histórico en una bahía de la costa Atlántica. La meta es el mar Mediterráneo por una ruta de más de 600km.

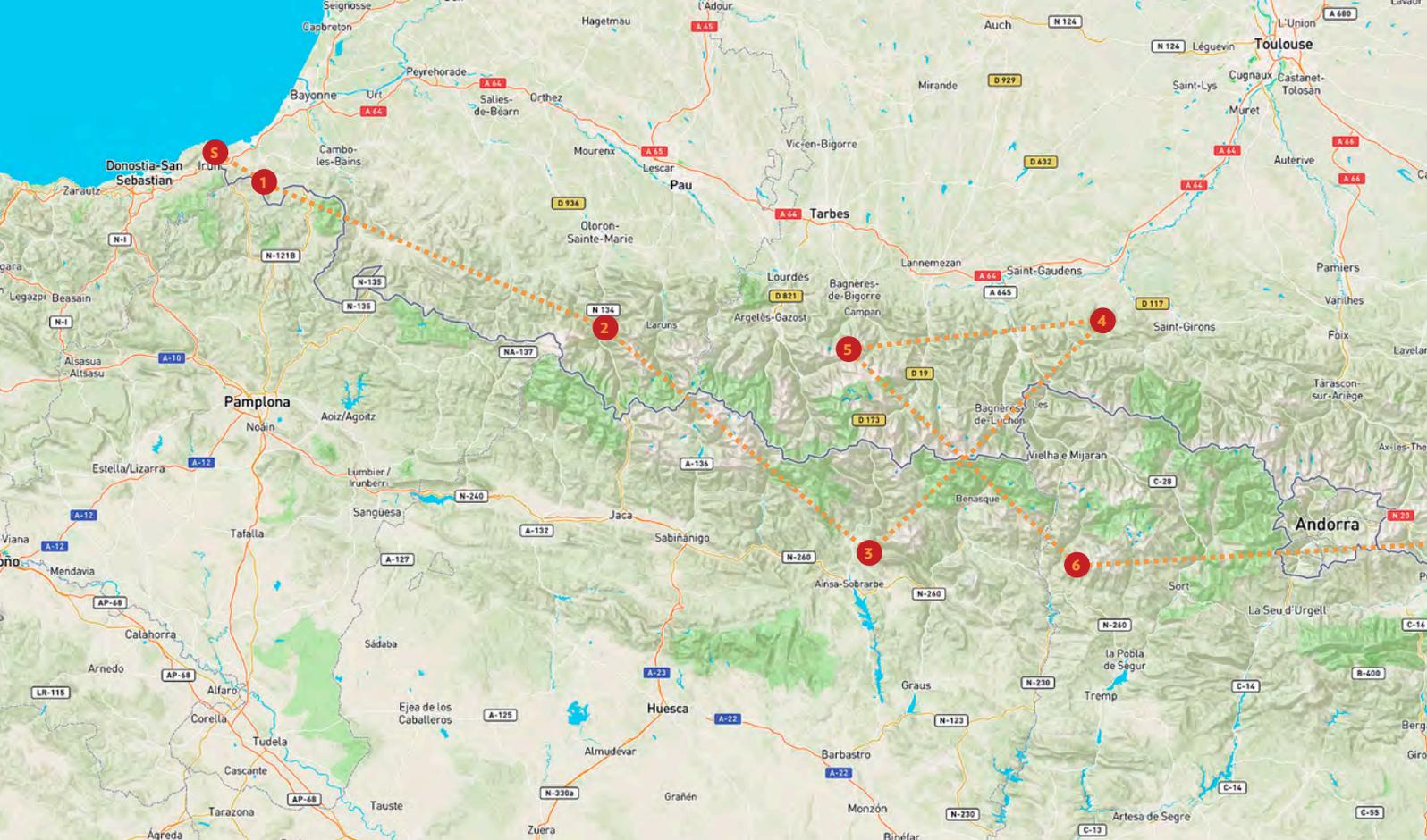
Desde Hondarribia, se atraviesa una planicie costera y se sube a la primera baliza: La Rhune (900msnm). Después, se sigue por colinas hasta la segunda baliza de Accous (1200m); se atraviesan las montañas españolas (y espacios aéreos complicados con parques nacionales) hasta la tercera baliza de Peña Montañesa y después...la ‘X’ para celebrar el 10º aniversario de la carrera y marcar la nueva cruz doble en el centro de esta carrera extrema.

Los pilotos deben cruzar la cordillera principal hacia el valle de Luchón y marcar la cuarta baliza de Arbas, ir hacia el oeste hacia la quinta baliza de Midi de Bigorre, regresar y pasar el valle de Louron y adentrarse en España antes que exploten

▼ INICIO IMPECABLE

Empezar la carrera de forma impecable es crucial. Debido a la influencia del aire del mar, las condiciones pueden ser estable y puede haber una inversión. Puede haber mucha espera en el despegue en la primera baliza antes de que se pueda volar y seguir a las montañas más altas
Foto: Jérôme Maupoint





▲ LA RUTA

- S. Partida en Hondarribia
 1. La Rhune (900msnm)
 2. Accous (1200m)
 3. Peña Montañesa
 4. Arbas
 5. Midi de Bigorre
 6. El Corronco
 7. Pic Des Mauroux
 8. Port de la Selva
- G. iGoll

Mapa: © Mapbox, © OpenStreetMap

► CÓMO SEGUIR LA RUTA

A diferencia de los Alpes, donde hay varios valles largos por los que puedes volar y seguir, los valles en los Pirineos generalmente van de norte a sur, por lo que siempre encontrarás 'paredes' - se hace difícil navegar en vuelo y es brutal a pie. El ritmo es implacable

Foto: X-Pyr

las tormentas. El ritmo seguro se acelerará a partir de este punto hacia la sexta baliza de El Corronco y directo al este hacia la séptima baliza, Pic Des Mauroux para luego volar hacia las colinas que bloquean la llanura costera y el arduo camino para llegar el último obstáculo de Santa Helena de Rodes que permite hacer un planeo hasta la octava baliza de Port de la Selva y un chapuzón en el mar.

Íñigo opina que es la ruta más difícil hasta ahora, pero la más espectacular. "Queríamos conectar varias zonas de vuelo de los Pirineos para mostrarle a los pilotos la belleza de estas montañas".

¿Qué le espera a los pilotos este año?

El primer día generalmente es un ataque físico: caliente, apresurado y tediosamente estable. Una carrera de 23km (con un equipo de 7-10kg) con un ascenso al final que determina tu posición y puede definir toda la carrera. El resto del día transcurre tratando de rasgar lomas boscosas con térmicas suaves atrapadas debajo de la inversión costera y luchando contra el cansancio mientras luchas por otra colina sin viento para volver a despegar.

El segundo día será muy interesante. Una vez que pases Accous, puedes escoger una ruta para llegar al lado sur de la cordillera, hacia España y el sol y las térmicas prometidas. Si hay viento fuerte del sur, será un ascenso largo y agotador sobre la columna vertebral de la cordillera y si no se vuela, será una decisión agonizante para

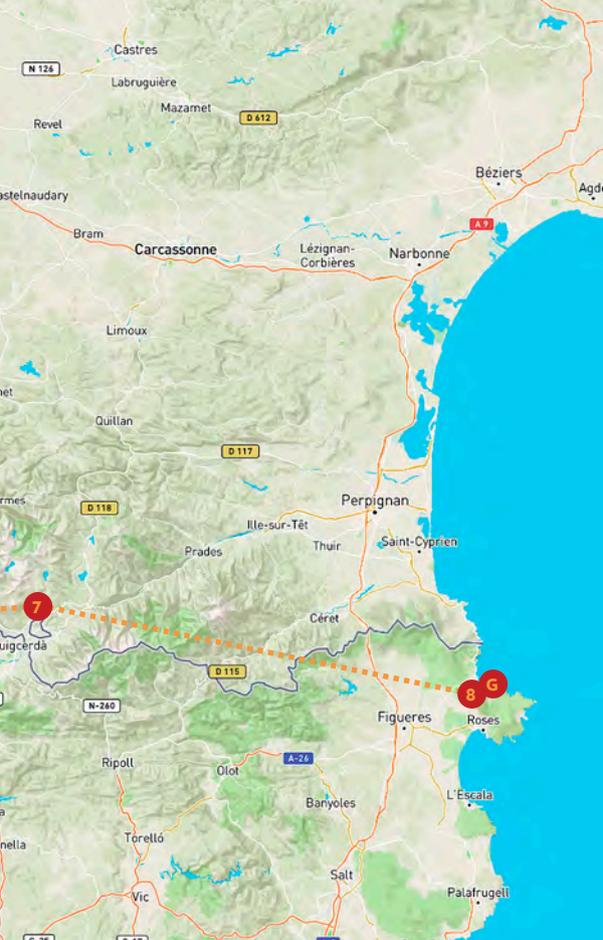
bajar a pie o esperar. También, puedes quedarte en Francia y avanzar por valles complicados con techos más bajos y una caminata corta para salir de un espacio aéreo.

El tercer día, esperemos que se vuele bien. Las montañas son grandes, los valles son profundos y cada transición debe pensarse con cuidado. Si vuelas demasiado temprano, aterrizarás y te deprimirás. A mediodía, tendrás las piernas destrozadas y harás lo que sea para seguir volando. Es ahí cuando se ven las habilidades de cada quien.

El cuarto día, tu cuerpo siente el cansancio. Te duele la espalda por la mochila. Si usas los zapatos incorrectos, tienes dolores. Si no sabías que se te iban a hinchar los pies, tendrás ampollas. Si corriste demasiado con la mochila, te habrás destrozado las rodillas. La falta de sueño te hace sensible. Si vuelas, delirarás de la alegría. Si fallas, será difícil de soportar.

El quinto día, estás agotado. Podrás haber comido bien y haber escogido bien la ruta, pero preferirás parar y dormir. Volar puede ser particularmente exigente y tendrás que invocar a tu ninja interno para pelear en vuelo. Tomar decisiones es como intentar moverse entre melaza, con una mochila.

El sexto día tienes la mirada perdida y una determinación macabra para seguir avanzando. Subir, volar, aterrizar, plegar, caminar, repetir. Si tienes la meta a tu alcance, llevarás tu cuerpo al límite. Si estás en la retaguardia, seguirás esforzándote al máximo porque has trabajado



tanto por tu posición y no soportarías dejar que nadie te rebasa. Un buen sentido del humor ayuda. Un asistente excelente es vital.

El séptimo día, recemos para que descanses.

Esta ruta es larga y más difícil de lo que parece. Cuando hice un vivac de una semana en 2015, llegué hasta Jaca (después de Accous). En la X-Pyr de 2016, después de una semana de caminatas difíciles y vuelos cortos y duros, llegué hasta la actual baliza 3 en Peña Montañesa.

Volar en los Pirineos

No conocemos el clima. El internet en el que confiamos no es confiable. Conocer la zona puede ser una gran ventaja. Poder predecir el clima con precisión puede ahorrarte ascensos innecesarios y llevarte al despeque correcto.

En la carrera de 2016, hizo muchísimo calor y luchamos viento en contra del lado equivocado (Foehn) de la cordillera. La carrera de 2018 parecía mejor, pero hubo tormentas.

El lado francés de los Pirineos es más fresco, húmedo y verde. El techo puede estar debajo de los picos altos, que hace que el relieve sea más difícil de volar. El lado español tiene techos más altos y es más seco. Se puede volar rápido, pero también puede haber más viento. En días con poco viento, el viento entra en una zona de convergencia por la cresta principal que puede generar cumulonimbos y las decisiones de ruta serán emocionantes.

En los Alpes, hay varios valles largos alineados con la ruta y es fácil volar o caminar en ellos. Los valles en el Pirineo generalmente van de norte a sur. Por ello, si quieres cruzarlos a pie, tendrás que caminar bastante para cubrir unos pocos kilómetros. Tendrás el mismo problema volando. Siempre encontrarás 'paredes' en el camino.

Las montañas no son tan altas como en los Alpes. Los picos más altos en los Pirineos están por debajo de 4000m y la mayoría están a unos 3000m. Además, hay muchos árboles. Ello hace que las condiciones se enciendan más tarde, por lo que no es fácil volar antes de las 11am - corres el riesgo de aterrizar en el valle.

Espacio aéreo

Puede ser difícil visualizarlos en 3D mientras compites cansado por una zona desconocida y todos los años hay violaciones al espacio aéreo que le salen caro a los pilotos con penalizaciones (generalmente, una parada forzosa mientras los competidores te rebasan). Un buen instrumento es esencial (o una batería auxiliar pesada para cargar el teléfono que usas para navegar por senderos, comunicaciones, previsión meteo, etc).

Hay un espacio aéreo al inicio de la carrera, del aeropuerto cercano. Hay diversos parques nacionales con espacio aéreo desde el suelo: muy frustrante si estás bajo en lugares clave de la ruta. Al final, hay un espacio aéreo enorme que obliga a los pilotos aterrizar al principio de la llanura y a

LOS PILOTOS

Hay 45 equipos en la X-Pyr de este año - de 37 en 2018 - y el calibre nunca había sido tan alto. Es una combinación de pilotos profesionales, aventureros y novatos.

¿Quién puede ganar? Cualquiera de los primeros diez de la Red Bull X-Alps son peligrosos cuando se les deja sueltos en una 'carrera de velocidad' de apenas una semana. Maxime Pinot es un buen ejemplo, al terminar segundo y cuarto en la Red Bull X-Alps de 2017 y 2019, ganó la Bornes to Fly el año pasado y el Trofeo Montegrappa de este año. Tiene años de mucha experiencia en competencias de parapente y paramontañismo.

También será emocionante ver a los locales. Xevi Bonet, de 54, ha estado de primero en el ranking mundial y ha volado más de 200km en estas montañas. Pierre Remy, excampeón mundial, también es local. Ambos tienen décadas de experiencia.





►► LOS PILOTOS

Mientras tanto, el novato más joven, Noé Court de 21 años, es piloto biplaza e instructor que ganó la categoría Challengers del EigerTour del año pasado. “Entreno cinco o seis días a la semana. Mi entrenamiento consiste en una combinación de correr, bicicleta, correr en montaña y paramontañismo. Competí mucho en los Alpes suizos y en invierno hago esquí de travesía”.

Los ganadores van tan rápido porque son atletas fuertes con mucha resistencia. Claro que vuelan bien, pero la carrera es física: la velocidad yace en la habilidad de moverse en carreteras y senderos desde las 6 am, subir laderas rápido para estar en el aire cuando se vuela y no descansar hasta las 10pm. Sin embargo, el trabajo en tierra te mantiene en posición para ganar en el aire. A menos que el clima esté horrible, no se gana en tierra.

caminar. Sería más divertido sin este, pero igual es un reto para todos.

Este año, hay una nueva zona volable al final de la carrera. Si todo sale bien, tendremos la opción de llegar a la meta volando. No es fácil, pero es mejor que las carreras anteriores.

Selección

Las solicitudes se enviaron durante la segunda mitad de 2021 y la lista final se anunció en enero. “Una vez que recibimos todas las solicitudes, un equipo evalúa a cada piloto”, explicó Íñigo. “Tomamos en cuenta diversos aspectos y todos cuentan en la puntuación final”.

El equipo evalúa las habilidades de vuelo del piloto, su experiencia en condiciones difíciles y en montaña. Para probarlo, piden trazas de vuelo, resultados en compes y habilidades de montañismo.

“Los equipos envían su CV con la información que consideran útil para ‘vender’ la idea que son el mejor para la carrera. Hay otros aspectos como presencia en redes sociales, nacionalidad y participación previa”.

Los cupos son limitados para asegurar una carrera emocionante pero controlada.

Entrenamiento

Quienes vivan en la montaña hacen ascensos regulares para fortalecer los músculos adecuados,

de lo contrario, tendrán que ir al gimnasio. Subir rápido permite tener más tiempo para volar. Tener un abdomen fuerte es importante para la carga constante. Entrenar para el calor es más difícil, así que llegaré una semana antes para aclimatarme. Los pilotos de países calurosos podrían tener ventaja.

Lo mejor es entrenar en los Pirineos, para aprender de la ruta y conocer las condiciones. Requerirá toda una serie de habilidades, desde paciencia en condiciones suaves, saltar de una colina a otra, volar acelerado bajo calles de nubes, hasta transiciones devastadoras por relieve montañoso complejo. Más que todo, hace falta resistencia.

Preparación

Es fácil obsesionarse con una carrera como esta y pasar horas analizando trazas, despegues potenciales y aprender a decir agua en catalán (“Aigua, si us plau”). Tengo mapas de toda la ruta y el mapa en 3D es el más útil porque puedes pasar los dedos por los picos más altos, acariciar el paisaje, amansarlo. He analizado la ruta hasta Larun cientos de veces (no, no voy a ahorrar tiempo nadando para cruzar el río ni correr por la carretera más corta). Al final, solo quieres que empiece la carrera, para averiguar para lo que te deberías haber preparado.

Es complicado organizar la logística correcta. Esto incluye organizar vacaciones y encontrar un





▲ VUELO A LA META

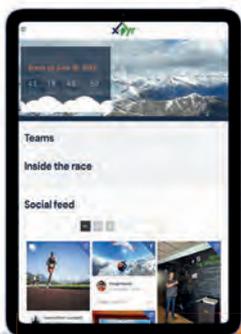
Después de las montañas, es grato ver el mar Mediterráneo. Anteriormente, los ganadores han completado la ruta en cuatro o cinco días. Este año, la ruta será más larga - ¡avanzarán más lento!

Fotos: X-Pyr

◀ ◀ VISTA ESPECTACULAR

Cerca de Pic Perdiguero (3222m).

Foto: Jérôme Maupoint



CÓMO VERLA

La X-Pyr empieza el 26 de junio de 2022. Sigue la acción en tiempo real en la página web y en las redes

X-pyr.com

facebook.com/xpyr.xpyr

instagram.com/xpyrace

asistente. ¿Es mejor ir en auto (un viaje largo y agotador) o ir en avión hasta Barcelona y alquilar un vehículo? Lo difícil es comprar el pasaje de vuelta porque nadie está seguro cuándo terminará la carrera. Después está prepara la comida, provisiones del atleta, equipo médico, seguro, documentos, instrumentos.

Después está el equipo de vuelo: Para ser eficaz, debe ser ligero. Escogí, a mi parecer, la mejor combinación de rendimiento, comodidad y seguridad: Advance Omega XAlps 3, paracaídas Beamer 3 Light y un arnés Supair Strike 2. Una mochila Supair Trek Light 350, casco, rastreadores, teléfono, agua, merienda, GoPro, fibra polar ligera, chaqueta de vuelo y guantes para un total de casi 10kg.

Por qué hacerlo

Es lo más agotador que he intentado, pero lo hago por segunda vez. Es una carrera excepcional en un terreno de juego montañoso único y una oportunidad rara de medirme con los mejores. A pesar de sentirme cómodo con enfrentarme a los Pirineos, he aprendido a no subestimar el calibre de los competidores. Incluso si nunca has oído hablar de ellos, seguramente son titanes en su zona. Saben volar distancia. Buena parte se toma el entrenamiento en serio, por lo que son esbeltos y fuertes. En tierra, el ritmo es implacable.

¿Quién ganará?

Con el regreso del gran maestro Chrigel Maurer, el grupo irá a millón. Maxime Pinot estudió en la parte este de los Pirineos y ha competido en Val Louron y Luchon muchas veces. Chrigel estará bajo mucha presión para aguantar el reto de Maxime.

También sigue a Stanislav Mayer, Pierre Rémy y Simon Oberrauner quienes formarán un grupo cerrado. Nick Neynens es un invitado con experiencia en vivac y en competencia y toma decisiones inteligentes y atrevidas. José Ignacio Arévalo es local y veterano de la X-Pyr.

Yo tendré que luchar por un lugar junto a Keith Paterson, Reto Reiser, Logan Walters y los otros 20 equipos. Una carrera como esta está compuesta de tantos elementos y decisiones que los puestos son inciertos. Por ello, creo que es mejor concentrarse en el rendimiento individual, en disfrutar y en la seguridad, para colocarte en el mejor lugar para hacer una 'jugada mágica'.

"Treinta y tres de los equipos son novatos en la X-Pyr [este año]," advirtió Íñigo Redin. "¡Así que espero que habrá sorpresas!" 📸

Greg Hamerton estará grabando el recorrido, síguelo en flywithgreg.com y en su canal de YouTube youtube.com/c/FlyWithGreg



Photo: zoom / Sebastian Marko

X-ALPS5

**Conceived by professionals, developed for winners!
A new era of success.**

- / 2-Liner
- / High-Tech
- / Intuitive racing
- / Adventure approved
- / Ultralight



PURE PASSION FOR FLYING

SKYWALK





Paraiso en el Jardín.

Desde despegar de la puerta de la casa hasta sobrevolar los acantilados costeros más altos de Europa, la isla subtropical de Madeira en el océano Atlántico ofrece condiciones de vuelo espectaculares cuando el clima lo permite, escribe Melanie Weber
Fotos: Adi Geisegger



▲ ARCO DE CALHETA

Si te hospedas aquí, puedes despegar desde el jardín. El dueño de la posada es Hartmut Peters, un piloto alemán que vive en Madeira desde 2000

◀ ◀ ZONA DE ACANTILADO

Volar en Madeira no es nada aburrido. Volando en Cabo Girão

En su sentido estricto, Madeira, ubicado en el Océano Atlántico frente a la costa noroeste de África, es un archipiélago, formado por la isla principal de Madeira, la vecina isla de Porto Santo y otras dos islas deshabitadas. Su clima primaveral durante todo el año y sus fértiles suelos volcánicos son la razón de su flora subtropical única, la que le ha valido el apodo de Jardín del Edén. Casi dos tercios de la isla son parque natural protegido y la exuberante selva de laureles en la costa norte, la Laurissilva, es Patrimonio Mundial de la Unesco. El clima cambiante es una de las razones de esa sensación de jardín subtropical, pero ya hablaremos de eso.

Aterrizamos en Funchal y después de unos 50 minutos en coche llegamos a nuestro hospedaje cerca de Arco da Calheta, “uno de los lugares más soleados de Madeira”. Nuestro anfitrión, Hartmut Peters de Madeira Paragliding, nos dio la bienvenida. “Ningún piloto tiene más horas de vuelo por año que yo y no hay en ningún lugar se vuela tanto como aquí”, dice mientras nos registramos. Recitó una lista de pilotos famosos que lo han visitado en su país adoptado. “Y nadie conoce la isla y su clima mejor que yo. Los mejores pilotos del mundo tuvieron que aprender eso aquí”.

No hablamos mucho y tardé un poco en descubrir que bajo ese duro exterior Hartmut oculta un interior de ternura. Vive en la isla desde 2000 y ha creado un pequeño oasis de parapente

a pocos minutos a pie de su casa. Con los años ha transformado tierras cultivables abandonadas, repletas de paredes de piedra, canales de irrigación y empinadas terrazas, en una verde pradera para despegar, incluyendo pequeñas chozas de colores brillantes. Si lo deseas, puedes alojarte en el propio despegue. Se puede despegar hacia el este, sur y oeste. ¡Un sueño!

Cerca del mediodía, el viento era demasiado fuerte, así que la única opción era esperar. Pasé el tiempo en el despegue viendo las gallinas con sus polluelos recién nacidos piando frente a mí. Dos gatos descansaban en los pufs, disfrutando del sol de mediodía, mientras los conejos podaban meticulosamente el pasto del campo deportivo. Parecía un libro de cuentos ilustrado.

Al final de la tarde, el viento amainó y los tres despegamos desde la puerta de la habitación. Sobrevolamos las casas de Arco da Calheta y cobramos altura. Mientras la banda de elevación se expandía, seguimos hacia el mar, lo que nos dio una vista de la isla y de las gigantescas paredes de rocas bajo el despegue. Pasamos horas en el aire, explorando cada rincón. Al ponerse el sol, los acantilados revelaron todas las sombras. ¡Vaya manera de conocer Madeira!

Vimos el atardecer desde el aire y aterrizamos en la playa de Madalena do Mar, con las últimas luces. Hartmut nos buscó un poco más tarde y fuimos a un bar local. En lugar de la típica

cerveza del aterrizaje, hubo una ronda de poncha. La bebida local es una mezcla de jugo de limón, miel y brandy de azúcar de caña. Un brindis por un exitoso primer día.

La meseta Paul da Serra

Al día siguiente fuimos testigos del cambiante clima. Llovía a cántaros con ráfagas de viento. Volar era impensable, pero por fortuna Madeira es famosa por su hermoso senderismo. La isla tiene una red de canales de irrigación, llamados *levadas*. Construidos en el siglo XV, eran usados para dirigir el agua desde el lluvioso norte al con frecuencia seco sur. Aquí el senderismo es una forma excelente de explorar el campo y ahora en la isla hay varios senderos bien desarrollados.

El destino de hoy era la meseta Paul da Serra. Cuando la isla aún era virgen, los cedros y los juníferos eran abundantes aquí. Sin embargo, la deforestación ha dejado tras de sí un paisaje de pastos, helechos y tojo, una especie traída de fuera. La meseta tiene casi 1.500m, con bordes empinados que ofrecen vistas hacia la distancia. En un día como este, lluvioso y con niebla, el área

me recordaba a Escocia. También hacía frío y en invierno puede nevar.

Luego de caminar dos horas en este clima escocés, decimos parar y retiramos a la calidez del coche. Pero no habíamos terminado de explorar. Nos dirigimos al bosque de Fanal. Este bosque nuboso está en el noroeste de la isla, parte del gran bosque laurisilva protegido por la Unesco.

Aparcamos en la casa del guardabosques, en el Posto Florestal Fanal, y nos fuimos a explorar. La espesa niebla y la suave llovizna creaban un aspecto místico, casi como el bosque prohibido de las historias de Harry Potter. Luego de una caminata rápida bajo una lluvia cada vez más fuerte, volvimos al coche. Empapados, regresamos al hospedaje y nos dimos una ducha caliente.

Cabo Girão

Hartmut tenía un as bajo la manga para ese día. En el camino no paraba de elogiar los empinados acantilados de Cabo Girão y lo especial que era volar allá. Por la ventana vi las palmeras que cedían ante el fuerte viento. No parecía buen clima para volar, pero Hartmut era optimista.

TEN CUIDADO

En los últimos años, ha habido varios accidentes en Madeira de pilotos que no analizaron bien la previsión. El peligro principal es viento fuerte repentino y turbulencia, terminar sobre el mar por el viento es un peligro secundario. Se recomienda contactar a un guía o un piloto local experimentado.

▼ POSTAL DE MADEIRA

Si no se vuela, caminar por los senderos de la isla por el paisaje volcánico es la mejor opción





▲ CABO GIRÃO

Volar en Cabo Girão es toda una experiencia. El despegue se encuentra en lo alto de algunos de los acantilados más altos de Europa y el vuelo te dejará sin aliento. Aterrizas en la playa y regresa al auto en teleférico

► RUMBO AL OESTE

Vista de Cabo Girão, con una réplica de la Santa María de Cristóbal Colón del siglo XIV al fondo

Como en muchas de las islas, muchos vuelos se hacen en el sotavento de las montañas más altas. En el caso de Madeira, la isla sirve de escudo para los predominantes vientos alisios del noreste.

Antes de ir al despegue, paramos en la plataforma de observación de Cabo Girão, construida a 590m en la cima de uno de los acantilados más altos de Europa. Desde la plataforma de cristal, la vista del océano, la costa y la naturaleza circundante es fantástica. Estábamos ansiosos por alzar el vuelo.

Al llegar a la pradera de despegue del oeste, a la altura del acantilado, Hartmut dijo a modo de broma, "No olviden respirar al doblar la esquina". Nos preparamos y a volar. Nuestro corazón latía con fuerza cuando giramos hacia el acantilado. La vista que se nos reveló era indescriptible. Rocas salvajes brillaban con los tonos terrosos más variados, prístinos y cubiertos de vegetación. La altura del acantilado era aún más impresionante desde el aire. Dejé escapar un grito de puro gozo.

Por suerte, el viento tenía la fuerza suficiente para volar a lo largo del acantilado. La vista del océano era enorme y podíamos incluso ver los

límites de la zona de sotavento en el agua. Fue una sensación extraña, así que perdimos altura para mantenernos en un rango seguro. Jugamos con los turistas de la plataforma desde el aire, mientras nos aclamaban y saludaban una y otra vez. Volamos durante horas antes de descender en el aterrizaje oficial de la playa de Cabo Girão. Una breve caminata hasta el Rancho Gondola nos llevó de vuelta a la cerveza de aterrizaje en la estación. ¡Qué maravilla de día! Hartmut no exageró.

Puerto de Câmara de Lobos

Al día siguiente visitamos el pueblo de Câmara de Lobos. Fue bautizado por los exploradores portugueses del siglo XIV João Gonçalves Zarco y Tristão Vaz Teixeira, por la forma de la bahía y la gran cantidad de focas monje que vivían aquí en ese entonces. No vimos ninguna foca, pero sí una escultura hecha con la basura que trae el Atlántico.

Luego, un poco más arriba, en el jardín Ilheu, dirigimos la vista hacia Capo Girao y vimos una réplica de la legendaria Santa María navegando hacia nosotros. La original era la nave insignia





▲ PARAÍSO SEMITROPICAL

Desde caminar dentro del bosque nublado hasta lo aislado de la línea costera, Madeira es todo un mundo

de Cristóbal Colón, con la que llegó a América en 1492. Vivió dos años en Madeira, 1480-1482, aprendiendo sobre navegación en el Atlántico.

La vista espectacular no cayó en ojos indiferentes con nuestro fotógrafo. ¡Solo faltaba un parapente! No había despegue oficial, pero Hartmut sabía de un estacionamiento sobre la bahía desde el que Roli podría despegar. Fueron en el coche, mientras nos posicionábamos frente a los cactus con la cámara y el flash. Al tercer intento logramos la imagen perfecta, incluyendo a la Santa María en el fondo.

Porto da Cruz

Después del chequeo matutino del clima, no estaba claro si podríamos despegar. Hartmut sugirió visitar Porto da Cruz, en la costa norte, al sur de Penha de Águia (Roca de Águila). Ideal por sus vientos del noreste y sin duda merecedor de una visita, aunque no fuera para volar.

Al llegar a la bahía, el viento era, como se

esperaba, muy fuerte – demasiado fuerte para nosotros, pero para Roli, el piloto de acro, era el campo de juego perfecto. Fue el único que salió a volar, así que escalamos la colina al este del despegue para disfrutar de la vista y del espectáculo acrobático de Roli. Con los empinados acantilados de Penha d'Águia de fondo, la escena era espectacular. En el verano, este lugar es también famoso por el surfing y la natación y, con un poco menos de viento, también es un increíble paraíso para volar.

Como ya estábamos en la costa norte, nos desviamos a Santana, a las tradicionales casas de Madeira. Estas cabañas de piedra consisten solo de una pared hacial y un empinado techo de paja que casi toca el suelo. Tal vez parezca romántico y encantador, pero en el pasado era el tipo de morada que podían permitirse los más humildes. Familias enteras vivían amontonadas en las pequeñas casitas de paja, en las que apenas había espacio suficiente para una cama y una cubeta.



La península de Ponta de São Lourenço

Al día siguiente, Madeira volvió a mostrarnos su lado de vientos fuertes. Pero eso no evitó que descubriéramos la península de Ponta de São Lourenço, en el extremo este de la isla. Rocas de formas raras, poca vegetación, una brisa severa y excelentes vistas de la costa. El camino para senderismo estaba desierto debido al fuerte viento y a los chubascos, pero a pesar de las condiciones adversas, luchamos hasta llegar a la Ponta do Furado. Una vez allá, fuimos premiados con una maravillosa vista panorámica, pero debimos regresar rápidamente al coche y a su calidez.

Se acercaba el fin de nuestro viaje a Madeira. Bien fuera volando en un lugar nuevo, espectacular, o de visita en alguna alternativa emocionante, Hartmut probó ser el guía perfecto que trabajó incansablemente para ponernos a volar. Sin importar lo que el clima nos deparara, lo aprovechamos al máximo. ☑

GUÍA DE 60 SEGUNDOS A MADEIRA



Cuándo ir: En Madeira se puede volar todo el año. Dependiendo de las condiciones, se puede volar por la costa durante horas. Desde mayo y hasta julio son también comunes las térmicas fuertes, que luego se pueden utilizar para adentrarse en la isla. Si puedes decidir a última hora, lo mejor es observar el clima para elegir el mejor momento.

Cómo llegar: Volar a Funchal (FNC), desde cualquier aeropuerto internacional o conectar por Lisboa, Portugal.

Desplazarse: La mejor manera de recorrer la isla es en auto de alquiler. Cuidado después de la lluvia - las carreteras se vuelven resbaladizas.

- 1. Arco da Calheta, 440msnm:** A una hora del aeropuerto de Funchal, el Arco da Calheta es ideal para acro, biplaza, XC y para entrenar. Es el hogar de Madeira Paragliding.
- 2. Cabo Girao, 544msnm:** Despegue impresionante y sencillo ubicado en la cima del acantilado más alto de Europa. Se puede volar XC hacia el oeste y al este por la costa. Hay un aterrizaje oficial en la playa de Cabo Girao. El regreso es en góndola, €5/piloto.
- 3. Ponta de Cruz:** Hay varios despegues costeros a lo largo de la costa norte y uno tierra adentro en Lamaceiros (724m AGL)

Guías: Hartmut Peters (alemán, inglés, portugués), madeira-paragliding.com; Emanuel Spinola, madairparagliding.com; Remi Peres (francés, inglés, portugués) icanflynmadeira.com

Mapa: © Mapbox, © OpenStreetMap



A BORDO CON GALEN

“Hay que mirar siempre hacia adelante, no te quedes en el pasado”, dice Galen Kirkpatrick, la nueva campeona panamericana de parapente FAI.

Por Joanna Di Grígoli y Ed Ewing

Galen Kirkpatrick es la nueva campeona panamericana de parapente FAI. De hecho, es la primera porque en los campeonatos panamericanos anteriores (este fue el cuarto) nunca hubo suficientes mujeres para validar la categoría femenina. Este año, hubo diez mujeres compitiendo para un total de 122 pilotos en Gobernador Valadares. Galen compitió para el equipo de EEUU y empezó a volar hace apenas cinco años y terminó de décima en la general, tras haber sido la primera mujer en tres de las seis mangas y haber ganado la manga 3.

Posteriormente, publicó en su Instagram: “Fui a esta compe con la meta y la convicción de que podría ganar. Una vocecita en mi mente tenía confianza total de quién soy y cómo puedo volar. Podría parecer contradictorio, pero no tuve que distraerme y preocuparme del aspecto competitivo porque sabía que iba a dar lo mejor de mí y disfrutar del proceso. ¡Pues funcionó!”

Originaria del estado de Washington, Galen, de 32 años ha estado viviendo en California los últimos seis años. “Estuve en Los Ángeles, Santa Bárbara y ahora en la Bahía”, cuenta durante una videollamada unas semanas después de su victoria. Se encuentra en su bote, donde vive todo el año, mientras habla del proceso de aprendizaje.

“Quería volar desde niña”, explica. “Había un paramotor en un libro infantil y siempre había querido hacerlo. Fue hacer realidad un sueño”.

Aprender a volar estaba en su lista mental de “Cosas importantes”, así que un día durante un viaje de su antiguo trabajo como consultora de ventas, se inscribió en un curso de un día con Andy Macrae en Bozeman Paragliding en Montana. “Ese primer día superó todas mis expectativas. Pude volar sola unas tres veces. Además, Andy es excelente. La sensación cuando los pies despegaron del suelo fue muy especial, la sensación de volar”.

“Y la idea de poder recorrer largas distancias sin motor, sentada en un arnés durante horas, fue increíble”. Se enganchó de inmediato. “Diez días después, se inscribió en un curso P2 con Eagle Paragliding en Santa Bárbara”.

Dos años y medio después, renunció a su trabajo y pasó el verano como aprendiz de instructora en Eagle. “Tengo que agradecerle a Rob Sporrer por la oportunidad. Conducía la van, reempacaba paracaídas”. Al principio se sentía nerviosa dando cursos, “porque sentía que no era una verdadera piloto”, pero era apasionada y le encantaba compartirlo”.

Entre tanto, se dio un susto. Durante su primer vuelo de altura, se estrelló contra un árbol. “Me





▲ MODO COMPETENCIA

Abordo de su Ozone Enzo 3
Foto: Galen Kirkpatrick

◀ EN CASA

Galen Kirkpatrick, fotografiada por su hermano en el estado de Washington en mayo
Foto: Grant Kirkpatrick

congelé, era demasiada información”. Aterricé bien, pero quedó sacudida. “Pasé dos años volando muy asustada”.

Fue eso y darse cuenta de que “no es un deporte que medio quieres saber hacer, es uno en el que quieres ser experto”, lo que la motivó a aprender más y dedicarse de lleno al deporte.

“Así que fue por ello que empecé a hacer maniobras y a trabajar como instructora”, dice, “porque sabía que iba a aprender mucho. Aprendí tanto acerca del vuelo solo estando en la loma de escuela y viendo las alas de los demás”.

Mundo competitivo

Su primer paso en el mundo de la competencia fue en el Applegate Sprint en Oregon en 2019. Recuerda que fue “emocionante” y que le encantó volar con tanta gente. Las condiciones estaban “bastante fuertes” y fue importante escoger buenas líneas, “Saber adónde ir con la información disponible. Recuerdo haber regresado a la térmica un par de veces para subir más, para encontrar una mejor salida de la térmica porque nos habíamos metido en una descendencia espantosa”.

Llegó bien a gol “un par de veces”, pero también se hundió otras, pero definitivamente adoptó la carrera. “Quería estar con el primer grupo, pero

las decisiones que tomé para intentar mantenerme con ellos me hicieron aterrizar un par de veces. No era constante”.

El hecho de saber que la “constancia importaba” en el vuelo de competencia lo dice todo. Es una lección que generalmente se consigue con esfuerzo y puede llevar años aprenderla. “Leí todos los libros y escuché todos los podcasts”, dice entre risas. Probablemente tenía más horas escuchando el podcast de Gavin que volando. Pero sí, tenía una idea de cómo competir”.

De hecho, es algo que le dice a sus alumnos. “Que la velocidad a la que aprendemos hoy en día es exponencialmente más rápida y segura. Siento que es importante honrar a quienes estuvieron antes que nosotros porque no tuve que darme tropiezos porque ahora hay muchísima información disponible. No podría haber avanzado como lo hice sin ellos”.

Después de una compe más, vino la pandemia y no compitió durante un año. “Hice mi cuarta compe a mediados de año y he hecho ocho desde entonces”.

Una de ellas fue su primera Copa del Mundo en Aksaray, Turquía, en septiembre de 2021. ¿Cómo estuvo? “Llegué a gol entre los primeros cinco, un par de goles a cinco u ocho minutos de los líderes. También pinché dos días y tuve una colisión”. ¿Una



Panamericano

Llegó al Panamericano tras una temporada en Colombia y Brasil, donde compitió en la PWC de Baixo Guandú. Obtuvo el segundo lugar femenino, 34° en la general y se sentía bien mentalmente.

“Me estaba divirtiendo mucho y ello me ayudó a volar bien”, cuenta. “Había sido exigente conmigo misma anteriormente y definitivamente me culpaba por pinchar o por haber tomado malas decisiones, así que saber que me iba a divertir sin importar los resultados, estar agradecida y feliz de competir contra pilotos tan excelente, creo que ayudó. No le tenía miedo al fracaso, había un lugar para dar lo mejor de mí”.

Además de divertirse, su estrategia fue “prestar mucha atención”. Explica: “Había tenido falta de confianza en mi forma de volar y en mi vida en general, así que al principio eso contribuyó a que no quisiera tomar mis propias decisiones”.

“En una competencia, prácticamente puedes seguir al grupo todo el tiempo y te irá bien y es una forma excelente de aprender. Ese fue mi plan B, pero también empecé a confiar en mí misma y en mis decisiones de experimentar, divertirme y ser curiosa, porque no estaba intentando probar que pertenecía o que podía volar a ese nivel. No solo estaba intentando seguir, sino también liderar un poco”.

▼ ENCAMINADA

Vista desde la cabina en Colombia y en casa en el estado de Washington
Foto: Galen Kirkpatrick / Grant Kirkpatrick

▼ ÁGUILAS

Galen con su compañera de equipo de EEUU Violeta Jiménez en la PWC hace unos meses en Baixo Guandú, Brasil
Foto: PWCA

qué? Resulta que hay un video (tinyurl.com/galenmidair).

“Un piloto [metió el ala en negativo y] chocó conmigo. Nos enredamos, lanzamos paracaídas y aterrizamos juntos. Por suerte, no nos lastimamos mucho física ni mentalmente, aunque hubo un proceso para sanar ambas cosas”.

Un incidente como ese podría terminar fácilmente la carrera de un piloto - muchos no volverían a volar. Pero resulta que Galen había pensado en ello. “Pensé mucho acerca del miedo racional e irracional. Antes de ese incidente, me preocupaba poco una colisión porque no me parecía muy racional preocuparme por ello”. No suceden tan seguido, tenemos paracaídas y deberían ser algo que puede evitarse si prestas suficiente atención”.

Pero admite que superarlo fue “un poco complicado”. A veces, “veo las alas y me pregunto si van a entrar en negativo y cambiar de dirección y estrellarse conmigo”. Cree que afectó su forma de volar durante dos competencias. “No lograba girar bien en térmica y no dejaba de pensar en ello, lo que no me permitía volar más seguro ni mejor”. Finalmente, cuando lo superó “fue confiar en que sabré qué hacer si sucede de nuevo. Preocuparme no me hará mejor para evitarlo”.



La necesidad de “demostrar lo que valía” es una clave importante para la progresión de vuelo de Galen y viene en parte de lo que vivió cuando empezó a volar en competencia.

“Soy trans y cuando empecé a competir, seguí las reglas FAI, las reglas para mujeres trans”. Según las reglas, que se adoptaron en 2017, el género de los pilotos es el que aparece en el documento de identificación del país.

“Seguí todas las reglas, estuve en terapia hormonal durante un año, todo debería haber estado bien. Y la USHPA, la asociación nacional, abrió una discusión en Facebook que decía, “Hay

una mujer trans compitiendo como mujer, ¿qué piensan al respecto? Hubo cientos de comentarios y no pudo ser peor momento para mí, no estaba lista para enfrentar ese odio”.

La experiencia de ser un pararrayo involuntario de una discusión tan polarizada en redes sociales no fue nada bueno. Fue una “situación desagradable” y se sintió vulnerable. “Me sentí tan expuesta. Esta gente que no conocía estaba discutiendo detalles íntimos de mi vida y a pesar de que había mucho apoyo, hubo discusiones horribles y misóginas que pusieron a prueba mi salud mental durante año y medio e influyeron cómo vuelo actualmente”.

Explica, “La gente pensará que socializaba como hombre y que ello me ha dado mayor tolerancia al riesgo o que tengo un ‘cerebro masculino’ o que porque he sentido la testosterona de alguna forma estoy biológicamente más capacitada para pensar. Y sí, hay varias ideas interesantes que explorar, pero en general fue un alboroto arraigado en la misoginia”.

Añade, “Fue básicamente como, oh, esta gente piensa que estoy haciendo la transición para ganar la categoría femenina. Así de bajo pensaba la gente de mí. Me sentí muy insultada. Así que ganarle a todos se convirtió en una meta, para que no pudieran decir eso de mí”.

En los últimos seis meses, es justo lo que ha hecho Galen. Llegó de primera a gol en la quinta manga de la PWC en Brasil, ganó una manga en el

▼ SUDAMÉRICA

Galen durante un vuelo de entrenamiento con su Enzo 3 en Colombia

Foto: Violeta Jimenez

La pajarera sobre Gobernador Valadares, donde se llevó a cabo el Panamericano en abril

Foto: Stefan Mitrovich





Panamericano y se ubicó de décima en la general, así como de primera en femenino.

Entre risas, contó que “Hubo chismes en Brasil, en línea, entre otros, que hablaban de mí. Fue transfóbico y me juzgaban, pero también decían ‘Guao, qué bien vuela pero está confundida acerca de quién es como persona’. Fue mejor que ‘mira a este puto tramposo’. Mi pesadilla es ganar la categoría femenina y que me vaya mal en la general”.

Galen vuela una Enzo 3 L y, a diferencia de algunas de las mujeres que también vuelan una, no tiene que llevar 20kg de lastre. Los pilotos con alas más grandes tienden a tener ventaja frente a las alas más pequeñas, por lo que si hay alguna ventaja, está ahí. “Sé que la mayoría de las mujeres tienen que llevar mucho peso y también sé que las alas más pequeñas no van tan bien”.

“Ello implica que ellas, y los pilotos pequeños en general, incluso los hombres, tienen que ser más perfectos. Puedo cometer más errores que ellos porque planeo un poco más y puedo explorar más, así que es algo de lo que estoy consciente. Y sí, desearía que no fuera así”.

Añade, “También puedo volar un equipo ligero talla M/L, así que para competir vuelo con una L porque soy pesada. Reconozco que es una ventaja no tener que llevar un chaleco de plomo y llevar toda esa agua”. Ríe. “¡En fin!”

Entre sus planes está “seguir dando cursos y compitiendo”. Será mentora en el Abierto Ozone en Chelan y quiere competir todo lo que pueda entre ahora y la Superfinal de la PWC en México en diciembre. “Es un privilegio enorme poder ir”.

A largo plazo, “Me encantaría volar en el Sertao en Brasil, concentrarme en el acro y hacer más vuelos de distancia en EEUU. Quiero disfrutar de este momento de mi vida que se siente muy especial. Es decir, no siento que he sido buena en otras cosas y siento que soy buena en esto”.

Fue escaladora y esquiadora, pero el parapente “se siente más sustentable”, explica, “por su naturaleza intelectual única. Uno no para de aprender”. Añade, “El parapente te enseña mucho acerca de la vida. Mira a tu alrededor, ve qué sucede, toma una nueva decisión y avanza. No te quedes en el pasado”. **KC**

▲ EN EL SENTIDO DE LAS AGUJAS DEL RELOJ

Sobre el podio femenino en la PWC de Baixo Guandú 2022
Foto: PWCA

Con el grupo en el Panamericano
Foto: Galen Kirkpatrick

Preparación antes de la carrera en la PWC Aksaray 2021
Foto: PWCA

En casa, mirando al futuro
Foto: Grant Kirkpatrick

FLARE MOUSTACHE

¿Es un ala de speed, de parapente o de kitesurf? ¡Es un Moustache! Sebas Ospina y Luke Nicol volaron una de las primeras. Bastienne Wentzel averigua más

Curiosidad, anticipación, confusión, escepticismo. El lanzamiento de la Flare Moustache creó todo un alboroto en la comunidad de vuelo. ¿Qué es? ¿Quién la necesita? Y ¿cómo vuela? Le preguntamos a los diseñadores y la pusimos a prueba.

Flare es una nueva marca de la misma compañía que Skywalk. En marzo, lanzaron su primera y única ala, la Moustache. La llaman parakite y está diseñada para divertirse con viento fuerte en la duna o en zonas de vuelo dinámico. Parece un parapente, pero Flare no lo llama así y no está hecho para volar en térmica. Beni Kálin, instructor de parapente y speedflying, y parte del equipo de desarrollo de Flare, explica: "Es una cometa hecha para volar".

¿Para quién es?

El grupo meta para la Moustache son pilotos de parapente y de kitesurf. Está pensada también para speedflying y snowkite. Flare está construyendo una comunidad de socios profesionales que vendan las alas pero también den entrenamiento. El gerente de marca, Daniel Ziemer explica: "Dentro del modelo de venta mediante nuestra página web, además de nuestros socios profesionales, no se envía

ninguna ala antes de validar las habilidades del cliente. Necesitamos conocer su experiencia y para qué usará la Moustache. Volar en la costa es fácil, pero en montaña es complicado por la turbulencia y las térmicas".

Beni añade: "Los kitesurfistas no deberían empezar a volar con una Moustache. Siempre recomendamos sacarse la licencia de parapente".

La característica principal de la Moustache es el perfil réflex pronunciado que puedes modificar con los frenos. No tiene acelerador ni trimmers. Cuando halas o sueltas los frenos se cambia el ángulo de ataque y con el, la velocidad y planeo del ala.

Entonces, ¿cómo le irá a dos pilotos de parapente experimentados con la Moustache? Nuestro estimado Luke Nikol, que hace parapente, ala delta, speedflying y kitesurf, y Sebas Ospina, piloto biplaza profesional y piloto de competencia fueron a una colina ventosa en Suiza para probarla.



Materiales

La Moustache está hecha para las condiciones rigurosas de la duna. La mayor parte de la canopia está hecha de tela

TX-Light usada en muchas de las velas de Skywalk, pero las partes importantes están reforzadas con tela más resistente, la DLX+ de 44g/m². No es solo en el borde de ataque sino también en el extradós del estabulo para protegerlos cuando te deslices por

la arena. La forma de las bocas se mantiene con varillas plásticas y no tiene nariz de tiburón. Las líneas de Dyneema de colores distintos se conectan con las bandas con maillones convencionales.

El juego de bandas, hecho con cintas de Dyneema de 3,7mm, no es nada familiar para los pilotos de parapente. Las líneas A, B y C se juntan en su propio maillon y después hacia las bandas. La banda B se encuentra en una polea y se conecta a la banda A y después a la C mediante otra polea. Parece como la conexión usada para pilotar con las

C pero en esteroides. Las asas de freno de acro cómodas se conectan a las líneas B y C y las de freno de forma tal que las C se mueven con una relación de 1/3 del recorrido de freno y las B a 1/6.

Además, tiene un asa plástica en las bandas B. Es el llamado hongo matador. Si quieres "matar" el ala cuando hay viento fuerte, hala los hongos hacia abajo fuerte y rápido y la vela quedará pegada del suelo. Sebas destacó: "Los hongos están bastante arriba. Soy bajo y me pareció difícil de alcanzarlos, sobretodo cuando te está halando por el suelo con viento fuerte".

Donde la banda se conecta con las líneas hay una etiqueta de 'izquierda' y 'derecha'. No solo indican dónde va cada una sino que también marca la altura a la que deben estar las manos para tener la mejor tasa de planeo. Las manos completamente arriba es el equivalente a acelerar a fondo. Para volar de forma normal y activa, las manos deben estar a la altura de la mejor tasa de planeo. Las manos a nivel de los mosquetones es el punto de pérdida, así que no las bajas más.

Viene en cuatro tallas por ahora, que no solo escoges según el rango de peso o nivel sino principalmente según la velocidad del viento y la inclinación del terreno. En caso de dudas, escoge una grande.

Manejo en tierra y despegue

Para el primer vuelo con la Moustache, el equipo de Flare llevó a Sebas y a Luke a

una colina relativamente pequeña cerca de Lucerna en Suiza. Había unos 50km/h de viento. "Debo admitir que estaba nervioso", cuenta Luke. "Son las condiciones en las que no sacaría nada de la mochila, incluso un ala de speed y tampoco armaría un ala delta".

El primer vuelo fue una sorpresa. "Solo quería carretearlo un poco porque me intimidaba demasiado sacarla a volar. Cuando la volé, me impresionó lo diferente que se siente y la velocidad. También me da cuenta que aterrizar no era solo colocarla con viento de lado en la ladera como un parapente".

Seb ya había probado un prototipo. "Ni quería volar. Estaba en una montaña nevada a 2000m con viento de 45km/h. Solo quería carretearla y halé los frenos y de repente estaba a varios metros del suelo. Y después, no es que subes las manos o bombas los frenos para bajar, sino que acelerará o creará sustentación".

La premisa es que sin importar las habilidades del piloto, hay que ver los videos de entrenamiento en la página de Flare y recibir una verdadera presentación antes de probar una Moustache. "A pesar de tener experiencia en parapente, ala delta, speedflying y kitesurfing, igual teníamos que escucharlos", destacó tanto Sebas como Luke.

La diferencia principal con los parapente es que durante el inflado, no se puede y no hace falta detener la vela a la vertical con los frenos. El perfil réflex evita que se adelante. Beni

RESEÑAS



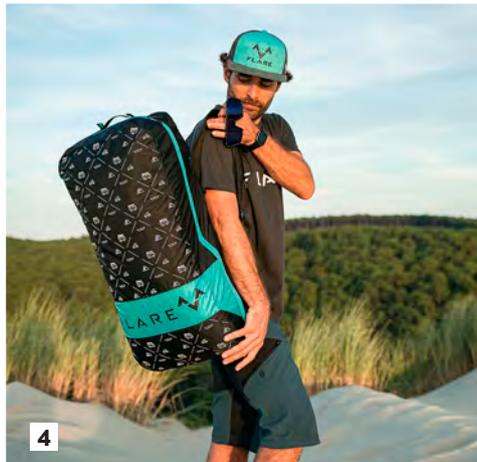
1



2



3



4



5

▲ DETALLES

1. Las bandas están hechas de cuerda de Dyneema y tienen un 'hongo matador' para anularla con viento fuerte
2. Los frenos están conectados con la línea de freno así como a las líneas B y C mediante poleas
3. El borde de ataque y las puntas están hechas de la tela más robusta DLX+
4. La mochila
5. Las bocas están reforzadas con varillas plásticas semicirculares

Fotos: Miriam Johanna Strobl

ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Flare: "Nacida para crear un nuevo mundo de vuelo. Lo cambiará todo".

Uso: vuelo dinámico, speedflying, speedriding, snowkiting

Nivel del piloto: pilotos de parapente que quieran avanzar

Tallas (superficie plana m²): 13, 15, 18, 22

PTV recomendado (kg):

65-120, 50-120, 65-120, 80-120

Peso del ala (kg): 3,1, 3,4, 3,8, 4,4

Celdas: 52

Alargamiento plano: 5,4, 5,5, 5,6, 5,8

Homologación: EN 926-1 prueba de carga y resistencia

go-flare.com

explicó: "Si te retrasas en detener el ala y halas los frenos, la canopia puede colapsar porque eliminas el réflex al halar de los frenos".

En vuelo

Cuando vuelas una Moustache, no solo controlas a la izquierda y a la derecha, sino también la sustentación y tasa de planeo. También puedes controlarla hacia arriba y hacia abajo, mucho más que un parapente. El ala requiere pilotaje activo, no solo puedes subir las manos y relajarte.

La Moustache no colapsará fácilmente, aunque Flare advierte que esa sensación de seguridad puede ser un peligro y cualquier vela puede colapsar. "En vuelo se siente extraña e impresionante", dijo Luke. "Volamos en condiciones turbulentas y rachosas y no quería colapsar. En vuelo, se siente muy sólida, el réflex es muy fuerte. Tiene mucha presión interna, así que rebota como un go-kart sin amortiguación".

¿Qué sucede cuando colapsa? No sabemos, dijo Luke. "Me imagino que podría ser un problema". La reacción correcta con un parapente en ese caso es subir las manos. En el caso de la Moustache, como eso equivale a máxima velocidad, empeoraría el problema.

Cuando entiendes la posición de las manos, pilotarla es intuitivo, dijeron Sebas y Luke. "Si halas a la izquierda, vas a la izquierda,

a la derecha vas a la derecha", dijo Sebas". Usé bastante peso del cuerpo. Pero también puedes subir el freno externo que es como acelerar de un lado. Ello crea menos alabeo".

Además de volar con viento fuerte, la Moustache también está pensada para hacer speedflying, speedriding y snowkite. Daniel explicó que llena un vacío entre las alas de speed, que tienen más alabeo, y los parapentes que tienen demasiado planeo para volar cerca del suelo. "Abre nuevas rutas y posibilidades".

Luke dijo: "No fue tan fácil como parece mantenerse cerca del suelo. Tiene más sustentación de lo que pensaba. Es sorprendentemente eficiente. Además, la mayoría de los pilotos de speed no conocen el pilotaje activo, necesario para la Moustache".

Aterrizaje

Tanto los pilotos como Flare recomendaron un terreno grande para la primera vez que la pruebes. Hay que aterrizar enfrentando el viento y no puedes frenarla para aterrizar porque te levantará. Beni advirtió: "El problema es la velocidad de pérdida alta. Cuando la velocidad del viento es inferior a la de pérdida, puede ser difícil aterrizar en la ladera".

Luke dijo: "Es muy complicada de aterrizar. La clave es pensar como si aterrizaras un ala delta. Hay que aterrizar con un patrón. No puedes venir viento de lado y frenarla. Haz la



última pierna lo más larga posible, no gires a última hora sino enfrente el viento. No entierres los frenos sino máatala lentamente".

Veredicto

Si parece un parapente y vuela como un parapente, ¿no es un parapente? Sí y no, dijo Luke. "Los pilotos de parapente definitivamente tienen las habilidades básicas para volar la Moustache. Pero también tendrás que volver a aprender muchas habilidades. Para mí, no es un parapente. Tampoco lo creía, pero recomiendo volarla para averiguarlo".

Seb añadió: "Las condiciones en las que la probamos eran límite. Nunca habría pensado que podría volar en esas condiciones. Ahora se siente que las condiciones menos extremas serán fáciles con la Moustache. Me sentí muy conectado. Solo tienes dos controles, es muy pura. Puedes controlar la altura con tanta fineza que es impresionante".

Luke dijo: "Se debe a que no tienes frenos sino controles y son muy largos. La forma de pilotar la Moustache me recuerda al ala delta. En el ala delta, halas la barra para acelerar y la empujas para trepar. No se puede frenar halando los frenos".

Añadió: "¡La Moustache es divertidísima de volar! Estoy ansioso de volarla de nuevo y



llevarla a la costa en condiciones laminares".

Sebas concordó: "Es mi ala soñada para volar en la playa como Canoa Quebrada, Newhaven, duna de Pyla, Holanda, Wilderness. ¡Puede que sea lo más divertido que puedas hacer en la playa con ropa!"

Pareciera que la Moustache es un nuevo tipo de juguete, un parakite. El verbo para volarla es 'frenar' en vez de volar, pero el futuro dirá si la comunidad de vuelo adopta ese término. En cualquier caso, la Moustache es divertida para hacer dinámica con viento fuerte, así que ve los tutoriales, prepárate y pruébala. **✎**

▲ DIVERTIDA DE VOLAR

El lugar perfecto para volar la Moustache es en la playa con viento laminar. No está diseñada para volar en térmica. A pesar de estar dirigida a pilotos de kitesurf y de parapente, Flare recomienda sacarse la licencia de parapente. Es diferente a un parapente clásico - los pilotos tendrán que aprender cosas nuevas
Fotos: Miriam Johanna Strobl / Flare

EL EQUIPO

Sebas Ospina y Luke Nicol son pilotos biplaza profesionales en Interlaken. Bastienne Wentzel es piloto y escritora y vive en Países Bajos



SKYWALK CRUISE

Bastienne Wentzel sacó a pasear el nuevo arnés reversible de Skywalk en Bassano.

Buscaba un arnés reversible robusto con tabla y Skywalk me dijo, "Tenemos algo mejor", y mostró el nuevo Cruise. El Cruise es un "arnés cómodo compacto" según Skywalk, para principiantes y pilotos recreativos que prefieran un arnés abierto. A pesar de no ser reversible, es lo suficientemente compacto y ligero para cumplir con todos los requisitos. La talla S pesa 3,5kg y se ve y se siente robusto y de alta calidad.

Primera impresión

La característica principal del Cruise es la protección airbag Permair 2.0. Hay que inflarla antes de volar, suena fastidioso pero toma menos de un minuto. El arnés es muy compacto cuando se guarda y cabe dentro de una mochila pequeña a mediana con un ala convencional, mientras que sigue habiendo espacio para el casco, una chaqueta y aparatos. Incluye una bolsa para guardarlo.

Aunque no es tan ligero como los reversibles ligeros, los materiales que se usaron se sienten más como los de los arneses convencionales, que pueden pesar un kilo más. No tiene tela delgada de parapente y la parte inferior tiene tela más robusta. La tabla del asiento

y el acelerador son de fibra de carbono. Los conectores son hebillas de aluminio Skywalk y los mosquetones de rosca Edelrid abren de lado para conectar las bandas más fácil.

Características

El Cruise tiene varias características que le dan algo especial. El bolsillo trasero es bastante grande y tiene espacio para un camelbak. Agradecí los dos bolsillos laterales accesibles. Un detalle elegante son los imanes en las perneras que se conectan con los imanes en las cintas laterales del arnés, parecidos a los de las asas de freno. Cuando abres las hebillas, las perneras se fijan casi automáticamente. La próxima vez que te colocas el arnés, no hay que buscar las perneras en lugares dudosos, siempre están en su lugar.

Cabe destacar los deslizadores de seguridad que son cubiertas plásticas que se deslizan por encima de las hebillas de la ventral cuando se conectan a la cinta T-lock. Esto evita que se abran, explicó Gerhard Holzner de Skywalk. "Hubo un accidente con un arnés de otra marca en el que las hebillas se abrieron cuando el piloto estaba sentado recto. Decidimos evitarlo

▲ PILOTO AUTOMÁTICO

El arnés está dirigido a pilotos de todo nivel, desde recién salidos del curso hasta pilotos que vuelen distancia y prefieran usar un arnés abierto

Foto: Mario Eder

► DETALLES

1. Los deslizadores transparentes son un detalle único
2. Mosquetones de rosca Edelrid
3. Materiales robustos
4. La bomba para inflar la protección dorsal tiene su propio bolsillo
5. Estilizado y ceñido

Fotos: Bastienne Wentzel / Mario Eder

en todos los arneses Skywalk". Cuando lo usé todos los días, me di cuenta que no siempre me acordé de cerrarlos. No hay deslizadores en las perneras, explicó Gerhard, porque: "Las perneras tienen el sistema T-lock, así que no te caerás".

Skywalk recomienda usar el contenedor interno incluido para instalar el paracaídas. "Fue desarrollado especialmente para este arnés para asegurarse que funcione a la perfección".

Preparación

Existen tres formas de inflar la protección antes de volar: con la bomba eléctrica (incluida), con una bolsa de inflado (no incluida) o soplando por la boca. Llamará la atención en el despegue con la bomba eléctrica, pero funciona bien.

Gerhard Holzner dijo que la bomba da la presión exacta para el airbag, pero no es muy crítico: "Es un sistema muy tolerante y la presión será aproximadamente la misma si tiene 0,08 o 0,02 bar". La presión sí afecta la

posición en vuelo, así que pruébalo antes de volar mientras ajustas la posición del asiento.

Skywalk afirma que la bomba totalmente cargada puede inflar la protección unas 20 veces y se carga vía USB-C. Puede servir incluso de batería externa para cargar el teléfono cuando aterrices. Inflarla con la boca o con una bolsa es igual de fácil y me pareció un poco más rápido. La boca elimina la humedad y debe mantenerse limpia.

Adicionalmente, tiene una placa dorsal SAS-TEC. Esta ofrece protección dorsal adicional contra los impactos de objetos rígidos y se derivó de los equipos de protección de motocicleta. Puede sacarse fácilmente del bolsillo. No forma parte de la homologación LTF, por lo que el arnés seguirá siendo seguro sin la placa.

Veredicto en vuelo

El Cruise es ligero y fácil para carretear. En vuelo se siente sencillo. Estuve muy cómoda durante varios vuelos largos. No

me presionaba en ningún lado y le dio buen soporte a mi espalda.

Puede que no sea dinámico para quienes vengan de un arnés de escuela estable, pero me acostumbré rápido y me gustó cómo permite usar el peso del cuerpo. Las cintas laterales que pasan a través de los mosquetones sirven de sistema de amortiguación y hacen que usar el peso del cuerpo sea más progresivo e intuitivo, según Gerhard.

Estas cintas pueden soltarse de los mosquetones, pero después de haber sentido la dinámica inicial del arnés, recomendaría ser un poco cuidadoso. Suelta siempre ambos lados, no uno solo. Por supuesto, puedes ajustar la longitud de la ventral para amortiguar la dinámica.

El Cruise debería estar en la lista inmediata de cualquiera que busque un arnés abierto compacto, duradero y para todo uso para vuelos recreativos, así como de distancia e incluso de paramontañismo. 



ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Skywalk: "Un arnés cómodo y compacto para pilotos que quieran seguridad y comodidad. Es para principiantes, alumnos, pero también para quienes prefieran un arnés abierto"

Nivel del piloto: Alumnos hasta pilotos que vuelen distancia

Tallas: S, M, L

Estatura piloto (cm): 155-172, 167-183, 178-198

Peso (kg): 3,5, 3,65, 3,8

Homologación: EN y LTF

skywalk.info



TABLETA AIR³ 7.3+

¿Lo quieres todo en un solo lugar? Marcus King vuela esta tableta Android para el vuelo libre

▲ ES GRANDE

El Air³ seguramente ocupará todo tu panel de instrumentos pero tiene todas las funciones que necesitas

► DETALLES

1. Antena Fanet desmontable
2. Puerto USB-C (debajo de una cubierta) y puerto magnético de carga
3. El Air³ es mucho más grande que el Oudie N

Fotos: Marcus King

ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Qué es: Una tableta especializada Android con XCTrack, variómetro y módulo Fanet

Sistema operativo: Android 10

Aplicaciones incluidas: XCTrack Pro (licencia de por vida), XCGuide

Pantalla: 7 pulgadas, 1920 x 1200 pix, 1000 nits

Procesador: ARM Octa Core 2 Ghz

Almacenamiento: 8GB RAM / 128GB de almacenamiento y ranura microSD

Dimensiones (mm): 205 x 140 x 21

Peso: 650g

Batería: 10.000mAh (7-15h de uso)

Precio: €738 con IVA (€598 sin Fanet)

fly-air3.com

En el número 57, probé la Air³ 7.2, una tableta fabricada específicamente para el vuelo libre con sensor barométrico de alta calidad y una batería grande para que funcione todo el día. Desde entonces, Air3 actualizó el instrumento a la versión 7.3. Probamos el modelo de alta gama, el 7.3+ para ver qué hay de nuevo.

Listo para usar

Lo primero que vi fue la antena Fanet desmontable de un lado. Adentro, se añadió el conocido módulo SkyTraxx Fanet+, que le añade funcionalidad Fanet y Flarm. Lo otro que notarás son los seis botones (incluyendo el de encendido) al frente, a diferencia del original que tenía botones a los lados que eran difíciles de usar. Se pueden configurar cinco de los botones con funciones dentro de las aplicaciones cuando se presionan brevemente o más tiempo.

Cuando lo encendí, me di cuenta que actualizaron la pantalla y a pesar de que tiene los mismos 1000 nits de brillo máximo que el modelo anterior, aumentaron la resolución a 1920 x 1200, una mejora que es evidente.

En el interior, tiene un procesador más rápido y más RAM que permite que las aplicaciones corran más rápido. La unidad usa Android 10 en vez de 8, por lo que debería perdurar más.

Integración Fanet y rastreo en vivo

El nuevo Fanet se integró a la aplicación XCTrack (xctrack.org) que viene instalada, por lo que te mostrará otros pilotos en el mapa. Anteriormente, podías hacerlo con un radar OGN o XCGuide, pero para ello, los otros pilotos tenían que estar dentro del rango de una estación en tierra del Online Glider Network (OGN, wiki.glidernet.org) y estar configurado al rastreo del OGN. El nuevo instrumento usa transmisiones de radio directas. Algo importante, es que también transmite la posición y el rumbo en el protocolo Flarm para que otros usuarios como los pilotos de planeador te vean y reciban advertencias si van en el mismo rumbo. Algo útil en zonas con mucho tráfico.

Para mí, uno de los defectos del XCTrack en esta era de servicios abiertos, es que solo funciona con el servicio de rastreo de XCTrack. Si necesitas rastrear a pilotos que

usen otros servicios o enviar tu posición a otros servicios, tendrás que usar otra aplicación. Por ejemplo, en mi club se usa SkyLines (*skylines.aero*) y tienen una página exclusivamente para reunir las trazas de los miembros del club. Es una herramienta de seguridad genial en días buenos porque podemos vigilarnos mutuamente y ya ha sido útil durante un rescate.

Pareciera que el equipo de Air³ reconoció este defecto e instalaron la excelente aplicación XCGuide. A pesar de que se puede usar esta aplicación como instrumento de vuelo completo, también puedes escoger usarla de fondo para combinar datos de diversas fuentes de rastreo en vivo y enviarla a XCTrack para mostrarlos en el mapa. Al mismo tiempo, puede enviar tu posición a diversos servicios de rastreo en vivo. Air³ incluso creó un archivo de configuración que descargas y usas para que la aplicación se inicie automáticamente cuando se enciende y funcione de fondo con las descargas del mapa desactivadas para ahorrar datos.

Hablando de datos, debido a que el Air³ tiene un conjunto de chips con capacidad para 4G, cuando instales una tarjeta SIM no tendrás que vincularlo al teléfono. De hecho, incluyen un adaptador de tarjetas SIM para que puedas usarlo con las microSIM. Desde luego, también puedes usar la tableta de teléfono.

En uso

En cuanto al tamaño, no hay diferencia entre esta versión y las anteriores. Sigue siendo un aparato voluminoso que probablemente ocupará todo tu panel de instrumentos. Es dos

veces más grande que el Oudie N, por ejemplo. También pesa prácticamente lo mismo, aunque la versión con Fanet pesa 5g más que la versión 7.2, para un total de 665g. Tiene engastes bastante grandes alrededor de la pantalla y es bastante grueso para que quepa la batería de 10000 mAh.

La nueva unidad viene con una cuerda para que sea más fácil de asegurar. Necesitarás un mosquetón para fijarlo porque no es lo suficientemente larga para pasar el instrumento a través de la misma.

Lo hermoso del Air³ es que, una vez que lo configuras, puede usarse como cualquier otro instrumento de vuelo que enciendes y listo. Es fácil de configurar para que XCGuide se inicie automáticamente para que empiece a rastrear en vivo al fondo y abre XCTrack para que esté listo para volar sin mucha interacción. Una vez en vuelo, usas la interfaz de XCTrack pero en una pantalla grande y fácil de leer, que para mí es mucho más fácil de leer que algunos teléfonos que he usado. Tener botones para cambiar de pantalla y poder acercar y alejar la imagen hace que sea más fácil de usar, aunque puede que quieras tener tu XCPen si tienes guantes gruesos.

Fácil de leer

Al igual que el Air³ anterior, volé con la configuración de audio del vario de fábrica. Puede parecer un poco escandaloso si vuelas en condiciones fuertes de montaña, pero puedes cambiarlo fácilmente sin necesidad de programas adicionales. El vario es agradable, sensible y fue fácil entender la información que me daba. XCTrack tiene un

asistente en térmica excelente que te ayudará a entender la deriva y dónde está la parte más fuerte de la ascendencia.

Otro dato útil que muestra XCTrack es la velocidad y dirección del viento a diversas alturas que registra mientras vuelas. Desde luego, el diseño del XCTrack puede personalizarse por completo, pero el Air³ tiene una función que cambiará entre diseños diferentes fácilmente mientras que maneja actualizaciones del sistema y de la aplicación.

En vuelo, la pantalla es fácil de leer y de ver y ahora, el sistema tiene un brillo que se adapta y puede activarse para que ajuste el brillo automáticamente. Puedes aumentarlo temporalmente con el botón F1 en la parte delantera del dispositivo en caso de ser necesario. Esto debería ahorrar batería. Volé cinco horas con el rastreo en Livetrack24, SkyLines y OGN y me quedó suficiente batería para leer mi Kindle mientras esperaba la recogida. Usé el sistema con 100% de brillo, pero Air³ recomienda reducirlo a 60% para que la batería dure más.

Veredicto

El Air³ 7.3+ no es un gran cambio, pero tiene más funciones y sigue siendo una solución todo en uno en vez de necesitar conectar varios dispositivos. Me gusta cómo el equipo ayuda a los usuarios a aprovechar al máximo soluciones existentes disponibles en forma de aplicaciones y al mismo tiempo mantienen un sistema abierto que puedes usar como quieras. Lograron combinar esta flexibilidad con un dispositivo confiable y práctico. **XX**





OZONE BV1

Diseñado específicamente para aventuras de vuelo vivac, el nuevo Ozone BV1 es un equipo serio. Por Marcus King

Entre dos confinamientos en 2020, logré hacer un curso de vuelo vivac en Chamonix con Antoine Girard y Martin Beaujouan-Berger. Durante las conversaciones de grupo, estuvimos de acuerdo en que el único verdadero arnés para vuelo vivac en el mercado era el Kortel Kolibri y que los demás arneses ligeros están más enfocados en compes de paramontañismo.

Sin embargo, Antoine dijo que estaba trabajando junto al diseñador Sam Jobard de Ozone en algo nuevo para el mercado del vivac. Dos años después, finalmente logré volar el producto acabado: el BV1.

A pesar de que mientras probaba el arnés, ya se habían visto varios BV1 por ahí a manos de pilotos de Ozone, el arnés que volé fue el prototipo listo para homologación.

Diseño y materiales

Según Ozone, este arnés está "diseñado para las aventuras de vuelo vivac mas rudas". Cuando lo saqué de la caja, es obvio que no usaron los materiales más ligeros como otros

arneses ultraligeros en los que se usó tela tipo parapente. En cambio, todos los materiales parecieran poder soportar bastante desgaste. A pesar de ello, la talla más grande pesa apenas 2,1kg.

El carenado está hecho de una tela ligera similar al neopreno y cuando la volé en pleno invierno, me pareció que dejaba pasar un poco más de aire frío que la tela de mi Woody Valley GTO Light. El resto de la parte exterior está hecha de una tela antidesgarre que se siente robusta y que debería resistir los malos tratos que seguro recibirá.

Protección dorsal

La protección dorsal es un airbag que debe inflarse antes de volar. Va por debajo del asiento y hasta la primera parte de la espalda, pero no muy arriba. Se asume que tendrás artículos blandos en el bolsillo trasero que ayudarán a proteger la espalda alta.

El arnés viene con una bolsa para inflar la protección. Conecta ambas y atrapa aire dentro de la bolsa. Enróllala para forzar el aire

▲ BASTANTE ESPACIO

El BV1 tiene muchísimo espacio para un equipo vivac, con un bolsillo trasero enorme y espacio adicional en la parte inferior. El paracaídas ventral tiene cintas que van hacia las hombreras por un canal con cierre que se ve debajo de la axila del piloto

Foto: Ozone

► DETALLES

1. No se pueden usar mosquetones en el BV1. En cambio, tiene uniones suaves integradas a la estructura del arnés
2. El arnés usa un sistema de hamaca con perneras separadas con varillas de nitinol para endurecer el espaldar y repartir la carga
3. Hilos de Dyneema cosidos en la tela llevan la carga principal

Fotos: Marcus King

hacia la protección. A veces, se desconectan durante el inflado; quizás sería mejor una conexión con un gancho en vez de un tubo, pero entonces sería algo que podría romperse. A parte de eso, resultó ser muy rápido de inflar, sobretodo en una colina con viento.

Almacenamiento

No tendrás problemas para guardar todo lo que necesites. Hay dos compartimientos principales: un bolsillo dorsal de 32 litros y otro bajo el asiento de 30 litros compartido con la protección inflable.

Al bolsillo trasero se le llega fácilmente por dos cierres laterales que tienen una cubierta magnética que se cierra para asegurarse que no se abrirán. En la parte trasera del bolsillo, hay una varilla de nitinol para mantener la forma en vuelo. Dentro del bolsillo trasero hay un compartimiento para el camelbak con un agujero hacia la hombrera con cintas elásticas y un parche de Velcro para algún instrumento o rastreador.

Al bolsillo debajo del asiento se le llega fácilmente mediante un cierre grande del lado del arnés para poder meter fácilmente artículos. Una vez adentro, puedes inflar la protección para mantenerlos en su lugar.

También tiene varios bolsillos laterales más pequeños pero generosos con cierre: uno con cierre de un lado; otro con cierre en el carenado y uno que se cierra con Velcro en la parte interna del carenado debajo del paracaídas, perfecto para una batería externa. Hablando de eso, tiene incluso bucles en el carenado para fijar un panel solar.

El asiento

El arnés tiene cuerdas de Dyneema y secciones de tela con Dyneema cosido como la F*Race y que vimos por primera vez en la F*Lite. Esto quiere decir que la carga está mejor repartida que en un arnés con cuerdas gruesas.

El espaldar y la zona del asiento están bien amortiguadas, con varillas de nitinol que corren por el espaldar para repartir aún más la carga. El asiento tiene un diseño de perneras separadas como el Kortel Kolibri. Además, al igual que el Kortel, los diversos ajustes se hacen deslizando las líneas embutidas dentro de ellas mismas.

Ozone lo hizo particularmente bien y me pareció que era posible ajustar todo con precisión en vuelo, salvo el carenado. Esto me ayudó bastante a ajustarlo a la forma de mi cuerpo para que fuera muy cómodo en vuelo.

El paracaídas

Es ventral pero tiene cintas hacia las hombreras, una gran ventaja; la desventaja es que solo puedes lanzarlo con la mano derecha. Me pareció que el contenedor era ajustado para mi paracaídas cuadrado, pero estoy seguro que la mayoría de los pilotos usará uno ligero. En la parte superior del contenedor, hay un panel cubierto de Velcro lo suficientemente grande para una tableta y un vario.

Cómo ponérselo

Es fácil ponérselo y no hace falta deslizarlo porque las perneras se abren. Están cosidas a la ventral y tienen bucles de colores distintos en cada extremo. Se fijan

pasándolos por una barra metálica de cada lado y se aseguran con un bucle elástico. Un gancho plástico cierra un lado del carenado mientras que se usa una cinta y otra barra metálica para asegurar la otra, que sirve también de seguro en "T".

Una pechera minimalista se cierra con otra barra en T por un bucle. El ala se conecta con conectores suaves integrados al arnés, no puedes usar mosquetones. A pesar de ser más complicados que los mosquetones, son lo suficientemente fáciles de usar y muchos pilotos dejan el ala conectada.

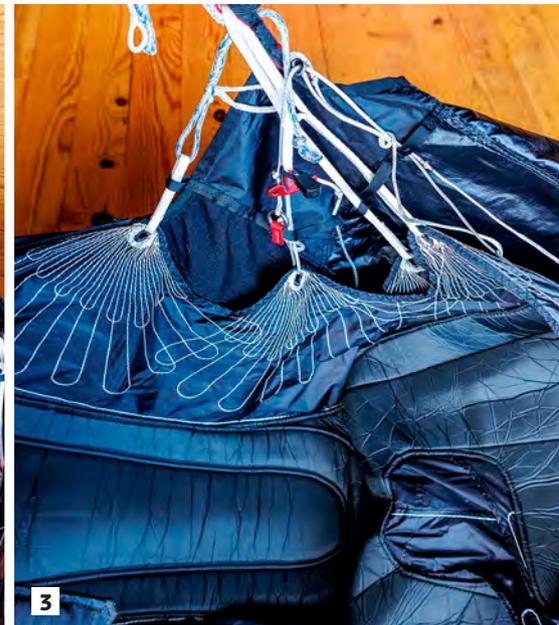
El diseñador Sam Jobard me dijo que otra ventaja es que las hombreras pueden fijarse a la parte superior de las uniones suaves para darle mejor soporte a los hombros; algo particularmente útil si se lleva peso en la parte trasera.

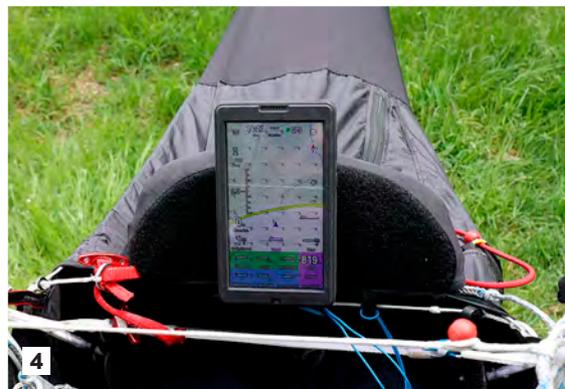
En vuelo

Sentarse en el arnés en vuelo es muy natural y el carenado se cierra bien gracias al imán. Como dije anteriormente, es fácil ajustarlo en vuelo, incluso el soporte lumbar. Me pareció que el soporte es bueno y equilibrado sin puntos de presión.

El vuelo más largo con el arnés duró unas cuatro horas y se sintió muy cómodo. Es bastante ceñido al borde del asiento, así que si tienes muslos musculosos puede que quieras probarlo primero.

Estuve volando el Kolibri antes de este y se siente muy parecido. Se siente bastante amortiguado por lo que no te moverás de un lado al otro en turbulencia. Tiene esa





1

2

3

4

- ▲ ATENCIÓN AL DETALLE**
1. El diseñador Sam Jobard vuela su propia creación
 2. Las perneras se fijan con barras metálicas en T y se aseguran con un bucle elástico
 3. El asa del paracaídas tiene tres agujas plásticas para asegurarla - eso hace que el primer tirón sea más duro que otros. Debe halarse a la derecha y lanzarse hacia la derecha
 4. Tiene un panel de instrumentos en la parte superior del contenedor de paracaídas ventral con un bolsillo para baterías detrás
- Fotos: Ozone / Charlie King

sensación fluida de los arneses tipo hamaca. Algunos extrañarán la autoridad adicional que da una tabla, pero no tuve problema cuando lo volé con mi EN C ligera y una EN B ligera. Gracias a las perneras separadas, puedes usar movimientos más sutiles, aunque me encantó mover las caderas como en mi arnés normal.

Una vez en tierra, el arnés se pliega compacto gracias a la protección inflable, por lo que puedes usarlo con una mochila pequeña y todavía tener espacio para el resto del equipo.

Veredicto

Con la ayuda de un experto en el vuelo vivac como Antoine Girard, no es de sorprenderse que Ozone haya creado un verdadero competidor del aclamado Kolibri. En vuelo, ambos se sienten parecido y ambos llevarán tu equipo para una aventura vivac. Los detalles son los que probablemente decidan por ti y por supuesto, cómo el arnés a ajusta a la forma de tu cuerpo.

A pesar de tener que inflar la protección y de las uniones suaves, me pareció que el BV1 es un poco más fácil para usarlo seguido al no tener que deslizarse y por ser un poco más fácil de ponérselo.

En definitiva, es un producto bien pensado que llevaría de aventura. Por ser compacto y con sus funcionalidades fáciles de usar, también lo usé para volar seguido y eso lo dice todo. ☑

ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Ozone: "Diseñado para los vivac más duros. Nuestro equipo se concentró en un equilibrio de durabilidad, comodidad y ligereza"

Nivel del piloto: Vuelo vivac uso diario

Tallas: S, MS, ML, L

Estatura (cm): 155-170, 170-180, 175-185, 185-195

Peso (kg): 1,8, 1,9, 2,0, 2,1

Homologación: EN/LTF

flyozone.com



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



FOR YOUR DISTANT GOALS
VISION
(LTF/EN B)



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



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

www.u-turn.de





Cross *en Español*
Country