

Agosto 2022

Revista internacional de vuelo libre

# Cross *en* Español Country

# 70





# RUSH SIX

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

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



Pilot: Horacio Llorens & Alvaro Murillo Rebollo

Photo: Óscar Lagarrotxa

Location: The Pyrenees, Spain

FLYOZONE.COM



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

**Boomerang<sup>12</sup>**

[www.gingliders.com](http://www.gingliders.com)

new version of our top gun



Congratulations to Cyril Planton and Jean-Emile Oulha  
for taking second and third place at the 11th FAI World Paramotor Championships Brazil 2022

photo Cyril Planton

### WARP 2:

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



[www.dudek.eu](http://www.dudek.eu)

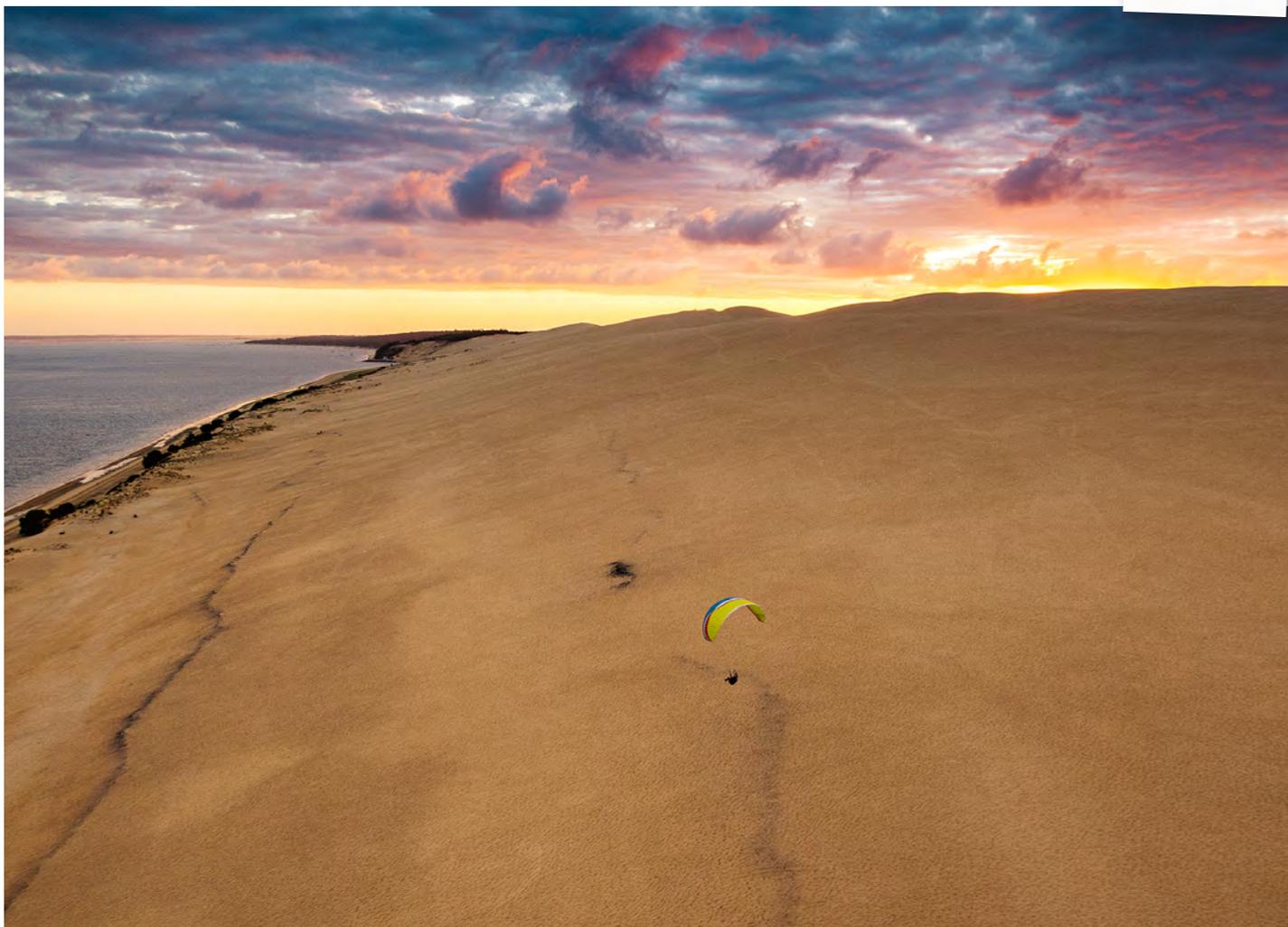
# 70 AGOSTO 2022 ÍNDICE

## ► CHAPUZÓN

Michi Maurer se refresca con el Eiger, Mönch y Jungfrau al fondo  
Foto: Adi Geisegger

## ▼ CORO AL ALBA

Amanecer en la duna de Pilat  
Foto: Nico Assael



# 18

## Al desnudo

“Lo que me encanta es progresar”. Tim Alongi habla de pasar del acro al paramontañismo

# 22

## Brisas de valle

“Iba a 20km/h, en retroceso” Adrien Colombié cuenta cómo sobrevivió una brisa de valle

# 32

## En tu imaginación

La búsqueda de Adi Geisegger de la foto perfecta llegó a su fin durante un viaje a los Alpes suizos

# 40

## Una semana de vuelo

“Si quieres volar lejos, despega temprano”. Tres pilotos cuentan qué aprendieron en sus cursos

# 50

## Ozone Switch

El arnés modular de Ozono viene en dos modos: slick y completo. Lawrie Noctor lo prueba

# 52

## Gin Genie X-Lite

“Tienes tres deseos...” Marcus King prueba esta obra de arte de Gin Gliders

**DESPEGUE** - Editorial 8 - Galería 10 - **EQUIPOS** - Nuevos productos 14-17 **ENTÉRATE** - Al desnudo 18 - **CI DE VUELO** - Lo básico 20 - Gavin McClurg 26 -  
Clima 28 - Encendido 30 - **RESEÑAS** - Ozone Switch 50 - Gin Genie X-Lite 52



# DESPEGUE



## EL DÍA PERFECTO

**L**o bonito del vuelo está mayormente en los triunfos inesperados. Sacarla del piso, un lugar que nunca has visto, remontar junto a una nube.

Hice un vuelo como ese a principios de verano. Un día caliente, con poco viento y cúmulos planos tuve que esperar en el despegue hasta que un pájaro me tentó a despegar. Después, encontré una térmica movida que me catapultó. A ello le siguió una hora derivando lentamente, girando, remontando con el viento, saltando de una nube a la siguiente, jugando con la base de una de ellas y remontando por el borde hasta volver a ver el sol. Un día suave para admirar el paisaje lleno de colinas.

Estaba muy suave mientras avanzaba hacia el norte y el día se puso azul. Lentamente, fui perdiendo altura pero me di cuenta que estaba cerca de la casa de mi hermano. Si tan solo pudiera volar 10km más, sobre el próximo pueblo, estoy seguro que lo lograría.

Volé como un torpedo viento de cola sobre unos potreros y le apunté a unos pastizales. Encontré un cerro sobre una granja y giré.

Un ratonero giró conmigo un rato y lo seguí hacia la mejor parte de la ascendencia. Ambos nos salimos y unos minutos después, terminé girando sobre el pastizal, deseando que funcionara.

El ratonero regresó, giró y después, te lo juro, hizo una pérdida frente a mí, se dio la vuelta y me miró como diciendo, “¿A eso le llamas una térmica?” Y se fue.

Un minuto después, estaba en tierra enviándole un mensaje a mi hermano y se desprendió una térmica con mi aterrizaje. Un remolino de paja - que nunca había visto - levantó la hierba seca, hizo que girara y la levantó 30m. Una turbina pequeña de viento giró rápidamente y después se calmó todo.

El día estuvo lleno de sorpresas, de principio a fin. Incluyendo la cerveza que tenía escondida mi hermano en el auto cuando me vino a buscar. Un día perfecto de vuelo. ¡No hay nada mejor!

Disfruta este número.

Ed Ewing, editor

# Cross Country

*In the core since 1988*

**Editor:** Ed Ewing

**Editor asociado, diseñador:** Marcus King

Editora de noticias: Charlie King

Traducción: Joanna Di Grígoli, José Antonio Fernández

**Colaboradores:** Bruce Goldsmith, Jeff Goin, Honza Rejmanek, Gavin McClurg, Greg Hamerton

**Publicidad:** Verity Sowden-Green

**Director:** Hugh Miller

Cross Country en Español  
[espanol@xcmag.com](mailto: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](mailto:editor@xcmag.com). Nos encantaría verlas.

Visita [www.xcespanol.com/como-contribuir/](http://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](http://www.xcespanol.com) para más detalles.

## EN LÍNEA

Búscanos en [www.facebook.com/xcmagespanol](https://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](http://www.xcespanol.com) y la aplicación Issuu.



Photo: Tristan Shu

# ARAK AIR

The best adventure is your own adventure!  
X-Alps-style flying with simple handling.

- / Ultralight 2,9 kg
- / X-Alps-style
- / Minimal pack size
- / Easy handling



PURE PASSION FOR FLYING

**SKYWALK**



Tu hogar está donde te sientes a gusto.  
Volando la X-Alps5 (EN D) de Skywalk  
con un cielo de revista cerca de Zell am  
See, Austria  
Foto: Felix Wölk





Paramontañismo desde el Alpler  
Tor (2448m) en los Alpes de  
Glarus, en Suiza central  
Foto: Andy Busslinger

# 49<sup>e</sup> Coupe Icare



St Hilaire - Lumbin  
20-25 Septembre 2022

Toutes les infos sur [www.coupe-icare.org](http://www.coupe-icare.org)

## AVANCES



### Skyflar

Skyflar fabrica sistemas de luces estroboscópicas para aeronaves para mejorar la visibilidad en condiciones con poca luz. Las luces tienen un alcance de hasta 10km en el crepúsculo y tienen un módulo de seguridad SOS. Pueden usarse en paramotores, triciclos, girocópteros, etc.

[skyflar.com](http://skyflar.com)



### Línea de verano Skywalk/Salewa

La línea de ropa técnica de verano de Skywalk / Salewa incluye esta camiseta Puez Melange Dry T-shirt y pantalones cortos. Te mantendrán fresco y seco durante caminatas con clima caluroso y lucirás muy bien.

[skywalk.info](http://skywalk.info)



### Chaqueta Graphite de Gin

La nueva chaqueta Graphite de Gin tiene aislamiento Freudenberg confortemp®. Es ecológica y una alternativa al plumón fácil de cuidar. Es abrigada pero ligera (413g en M). Disponible en tallas XS a la XL. [gingliders.com](http://gingliders.com)

## SONATA 2

La nueva Sonata 2 EN-A de Phi es pura seguridad y fácil de pilotar. Tiene 40 cajones, alargamiento plano de 4.72 y líneas con funda. Gracias a sus rangos de peso amplios, es versátil para dar instrucción y volar con motor. Viene en cinco tallas: la intermedia (22m<sup>2</sup> proyectados / 26m<sup>2</sup> superficie plana) es EN A para 75-95kg y hasta 110kg en el rango extendido para vuelo libre. También está homologada DGAC hasta 150kg para volar con motor. Las cinco tallas tienen rangos de peso similares. Según Phi, despegar es fácil y es estable en alabeo. Por tener líneas con funda, es fácil de manipular. Disponible en cuatro colores. [phi-air.com](http://phi-air.com)



## VOLT 4

La Volt 4 se anunció entre mucha fanfarria en febrero al ser la primera EN-C dos bandas homologada del mercado. “¿Qué hay de la homologación en todas las tallas? Fuimos los primeros en pensar que sería más rápido”, admite AirDesign, pero ya está homologada la XS (70-82kg) y M (88-103kg) además de la S que se lanzó primero. Le seguirán tallas XXS, ML y L (110-128kg). La Volt 4 ahora viene con bandas de aramida de 12mm y asas de neopreno de serie. Las bandas ligeras de Dyneema con asas rojas están disponibles para quienes quieran ahorrarse 130g adicionales. [ad-gliders.com](http://ad-gliders.com)

[ad-gliders.com](http://ad-gliders.com)

## RU-BI 3

El nuevo biplaza profesional de Windtech tiene un nuevo perfil y está “optimizado para todas las situaciones de vuelo”. Despegar es más fácil que sus predecesores sin viento y también con viento cruzado o rachado. El Ru-Bi 3 estará disponible en tres tallas, 36, 39 y 41m<sup>2</sup>, homologado EN B y DGAC para vuelo libre y con motor. Tiene nuevas bandas con recorrido de trimmers más largo que el Ru-Bi 2 y también es más ligero (7,3kg para la talla intermedia). Está hecho con Porcher marine Skytex Evolution de 32g/m<sup>2</sup> y 38g/m<sup>2</sup> que, según Windtech, tiene buena resistencia a la porosidad y las líneas son de Kevlar con funda. [windtech.es](http://windtech.es)



## AMARUK

El Amaruk es ligero, seguro y robusto, adecuado para pilotos de todo nivel. Está hecho de aluminio aeronáutico 6061 T6 y pesa 20,9kg con el Atom 80. Tiene un chasis robusto y una red con mayor cobertura. Un corte para la cabeza mejora el campo visual del piloto. La jaula de tres partes se fija con cintas y sujetadores de Velcro y puede usarse con hélices de hasta 135cm, con opción de E-prop o Helix de carbono. El motor se instala directamente, por lo que se elimina el peso de las bases del motor. La compensación del torque es impresionante y responde bien al peso del cuerpo.  [kangook.ca](http://kangook.ca)



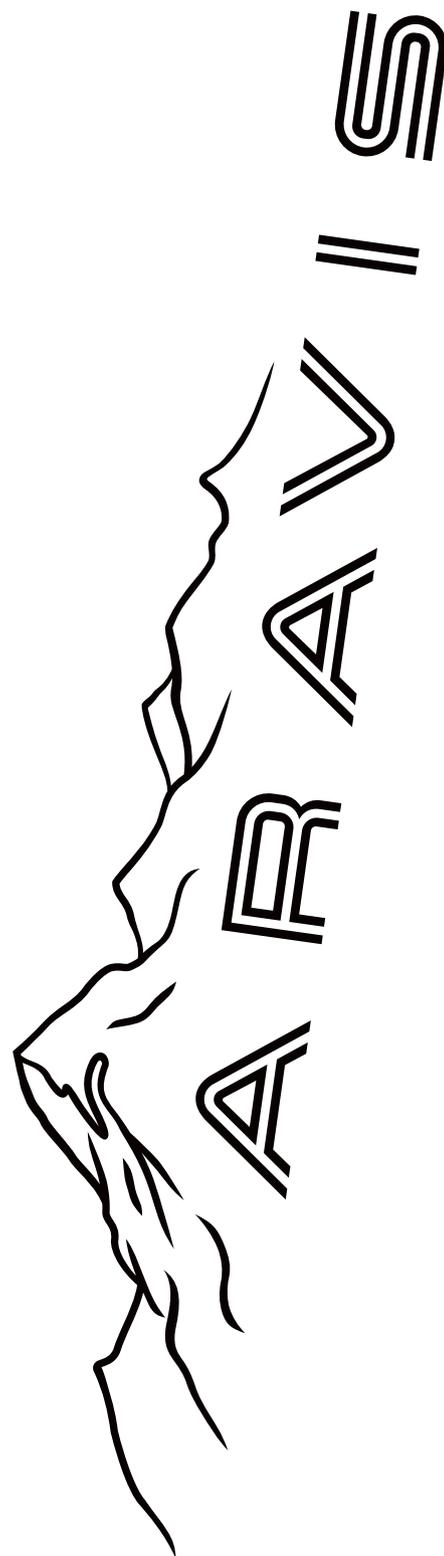
## UP SERIE HPR

¡UP celebra su 50º aniversario este año! Actualizaron algunas alas de su gama para 2022, con las nuevas Bandas de Alto Rendimiento (HPR, por sus siglas en inglés). El nuevo juego de bandas tiene sistema de pilotaje con las C para “un control del cabeceo suave y sensible”. Según UP: “Ahora puedes controlar el ángulo de ataque de tu ala de alto rendimiento incluso mejor y sin deformar el perfil original en todo el rango de velocidades”. Las bandas HPR ahora vienen de serie en el ala X-Alps, la Trango X-Race (EN C/D, en la foto), la Kangri (EN B) y la Summit XC4 (EN B).  [up-paragliders.com](http://up-paragliders.com)

## SKY BLOWBAG

“La mejor protección dorsal posible”, dice Sky. La Blowbag es una protección dorsal en forma de L que se infla mediante un tubo. Su núcleo de poliuretano de cinco cámaras está cubierto con una tela densamente tejida resistente a los impactos, por lo que es robusta y duradera. Según Sky, abarca más parte de la columna que una protección de espuma convencional porque se extiende hasta la parte alta así como baja de la espalda y la pelvis. Le queda al arnés carenado Skylighter y al arnés sentado Gii 4 Alpha de Sky.

[sky-cz.com](http://sky-cz.com)



## AVANCES



### Ropa Here to Fly

Sencilla, clásica y sobria: la línea de ropa Here to Fly de Tim Alongi incluye estas dos camisetas de 100% algodón orgánico. Tienen certificados Fair Wear, vegan y CO<sub>2</sub> neutral y tienen un costo de €23 en la página web Here to Fly.

[heretofly.com](http://heretofly.com)



### Separadores ultraligeros

Para equipos biplaza ligeros, hace falta tener separadores ultraligeros. Estos separadores de Dyneema con funda de AirDesign pesan 85g y tienen dos posiciones para el pasajero. Se conectan con un nudo de alondra (sin mosquetones).

[ad-gliders.com](http://ad-gliders.com)



### Mochila Neo Classic

Neo actualizó su mochila Classic de 110l y ahora está disponible también en versión para damas, adaptada a la fisonomía femenina. La versión femenina tiene un espaldar más corto, cintas de porte más estrechas y un cinturón ajustado a la cadera.

[flyneo.com](http://flyneo.com)

## GIN AVID

La Avid es para pilotos de distancia que vuelen con EN-B y ofrece “alto rendimiento con poca exigencia del piloto”. Según Gin, su pilotaje equilibrado e informativo, así como su estabilidad en el cabeceo permiten que el piloto esté relajado. La Avid es una versión más robusta de la EN-B alta Explorer 2. Está hecha con las telas duraderas Myungjin MJ40MF y MJ32MF que Gin ayudó a desarrollar y que ya han usado en velas biplaza y de paramotor. Una combinación de varillas de plástico y de Nitinol le dan estabilidad dimensional y permite que sea compacta. Las líneas son de Edelrid sin funda, como la Explorer 2. La talla intermedia pesa 4,65kg por lo que sigue siendo bastante ligera. XC

[gingliders.com](http://gingliders.com)



## PHI MAESTRO 2

Phi afirma que la B alta Maestro 2 es el mayor avance en rendimiento que han logrado de una generación a otra. Esta categoría siempre ha estado cerca del corazón de Hannes Papesh, “es una pasión”, dice. ¿Qué la hace tan especial? Hannes dice que la Maestro 2 es un diseño complejo con 76 cajones y las minicostillas adicionales le dan un acabado muy liso; tiene excelente rendimiento y pilotaje y hace que sientas que es una extensión de tu cuerpo. Además, el recorrido de freno largo y punto de pérdida tardío la hacen incluso más segura que la original. Disponible en cinco tallas y cuatro colores. XC

[phi-air.com](http://phi-air.com)



Foto: Adi Geisegger



Foto: Adi Geisegger

## TRIPLE SEVEN QUEEN 3

Triple Seven desarrolló la EN-C Queen 3 en Kössen en mayo. Está diseñada para "ajustarse perfectamente al piloto clase C en cuanto a seguridad, rendimiento y durabilidad". Tiene un diseño de suspentaje de tres hileras de líneas y con 6,2 de alargamiento es un pelín menos alargada que la Queen 2 con 6,3, con la misma cantidad de cajones (73). Está hecha con Porcher Skytex 38 en ambas superficies para mayor durabilidad y la talla MS (80-95kg) pesa 5,2kg. Tiene mucho más rendimiento que la Queen 2, pero es más accesible y fácil de volar. ✉ [777gliders.com](http://777gliders.com)



## WINDTECH BIOS

La Bios es la nueva EN-B intermedia de Windtech y está diseñada para ser un ala fácil todo uso. Tiene un alargamiento modesto de 5,26 y según Windtech, infla y despega muy fácil y se comporta bien en turbulencia, incluso acelerada. El sistema de acelerador es fácil de empujar, tiene un recorrido relativamente corto y está hecho para usarlo. Puedes acelerar viento en contra con seguridad sin degradar demasiado el planeo. La Bios está hecha de Porcher Skytex de 32g/m<sup>2</sup> y 38g/m<sup>2</sup> y la talla S pesa 4,5kg (o 4,2kg con las bandas opcionales de Dyneema). ✉ [windtech.es](http://windtech.es)



THE  
freestyle  
LEGEND

**MORPHEUS** <sup>ING</sup>  
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](http://www.u-turn.de)



SAFE FUN

ENTÉRATE



# AL DESNUDO TIM ALONGI

◀ ENFOCADO EN EL PREMIO  
Tim durante la Bornes to Fly en mayo  
Foto: Robin Issartel



**Soy piloto profesional de parapente de Grenoble**, he sido campeón francés de acro cuatro veces, pero ahora me estoy enfocando más en las compes de paramontañismo.

**Mi padre fue piloto**, así que fue normal pedirle volar cuando tenía dos años. Mis padres me volaron en biplaza cuando tenía dos años y medio y después estuve haciendo inflados durante siete años. Mi padre nunca tocaba su monoplaza porque me llevaba a volar todo el tiempo. Al final, yo pilotaba el biplaza pero era él quien aterrizaba.

**Mi primera ala fue una cometa miniatura para hacer inflados**. Tenía cuatro años y corría alrededor de un lago con la cometa. Después tuve una Custom Sail e intentaba inflarla, pero no tenía suficiente fuerza y esperaba a que me ayudara mi padre.

**A los nueve volé solo**. La federación francesa nos dio una autorización especial. Todos los humanos sueñan con volar, con volar como los pájaros. Fue mágico cuando empecé, pero uno es muy joven para darse cuenta de ello.

**La primera ala que usé para volar fue una Sportlite**. Me la regaló Francis Heilmann – que volaba con aquellos disfraces alocados en la Coupe Icare. En aquella época, era difícil encontrar un ala lo suficientemente pequeña para mi peso. Era un ala hecha para despegar a gran altura, creo que tenía 19m<sup>2</sup>.

**Siempre quise hacer freestyle**. Lo que me encanta es el aprendizaje. Cometes un error, vuelves a intentarlo y aprendes algo nuevo.

**Mi primera ala fue una Nova X-Act 19**, después tuve la Gradient Golden, la Skywalk Chili, la Gradient Freestyle... ¡he tenido tantas! En realidad estaba pensando en la cantidad de giros que he hecho en helicóptero en mi vida. Imposible saberlo.

**Mi ala preferida ha sido la AirG Emilie** porque es con la que gané más títulos y porque la hicieron Richard Gallon y Anja Kaiser. Es quien me permitió ser profesional.

**Las competencias fueron gran parte de mi vida** pero el video que hice con Marvin Ogger en 2013, Something Between, ha sido el proyecto que más me enorgullece. Volamos acro en lugares geniales en Europa y conocimos pilotos excelentes. Fue un momento de amistad sin la presión de la competencia.

**Mi primera ala de speed fue una Gin Fluid**. El esquí es mi segunda pasión. Cuando había un buen día, iba a esquiar sin el ala pero apenas había demasiadas trazas, sacaba la miniala y pasaba por donde nadie podía esquiar. Es un placer, la combinación entre el esquí y el vuelo, la conexión con la naturaleza. Cuando todo se alinea, es un momento puro de la vida.

**Lo que más me encanta es ver el progreso**. Después de 11 años de acro, siempre eran las mismas maniobras, los mismos lugares, era hora de aprender algo nuevo. Con el vuelo de distancia, es como aprender a volar de nuevo.

**Hay que entrenar constantemente**. Cuando aprendes algo nuevo en un mismo deporte y no eres tan bueno como esperabas, puede ser frustrante. Con las previsiones, puedo revisar el clima y ver si hay buenas condiciones, pero sí, no tengo la experiencia de los pilotos de distancia, todavía estoy aprendiendo.

**El año pasado volé el prototipo de Skywalk en la UAE Hike & Fly**. No era mi talla y fue difícil competir con los buenos, pero en algunas mangas estuve en el grupo de cabeza. Me gusta la imagen de Skywalk y acabo de firmar con ellos. No había probado la X-Alps 5. En la Bornes to Fly - en la que quedé de quinto - siempre estaba más alto y volaba más rápido que los demás y subía bien. Los pilotos van a hacer cosas excelentes con esta ala.

**Ahora estoy concentrado en el paramontañismo**. Quiero hacer la X-Alps en 2023. Me encanta estar en el aire y volar lejos, pero el acro será siempre mi primer amor. 🏔️

*Tim Alongi entró en el equipo Skywalk People en junio. Quedó de quinto en la Bornes to Fly en mayo. Entrevista de Tarquin Cooper*



**elan<sup>3</sup>**

Pure Joy



PARAMONTAÑISMO  
GREG HAMERTON

# PICADA ANTES DE ATERRIZAR



## ▲ EN EL BLANCO

Un piloto usa una picada antes de frenar para aterrizar para hacer el blanco durante una ronda del Campeonato Mundial de Precisión en Parapente FAI en 2019 en Serbia  
Fotos: Goran Kidzin / FAI



## MIRA EN LÍNEA

Mira la demostración gratis en [bit.ly/3MSNVYR](https://bit.ly/3MSNVYR)

Recibe 10% de descuento el primer año (plan anual) en [flywithgreg.com](https://flywithgreg.com) con el código XCMAG22C antes de finales de agosto

**U**n aterrizaje después de una picada se hace induciendo un cabeceo ligero para aumentar la velocidad del ala a medida que te aproximas al aterrizaje. Se hace para generar una mejor trepada: primero, el ala acelera, después haces un péndulo hacia adelante para alcanzarla y avanzas con el ala cuando la frenas. Esto puede generar un aterrizaje más suave y lento. Es muy útil con biplazas o en terreno irregular o inclinado.

## Cómo hacerlo

1. Aproxima frenando al 25%.
2. Suelta los frenos a unos 8m (a un parapente de altura).
3. Frena en la parte inferior del péndulo. Si vuelas rápido cuando frenes, tendrá más efecto.

La mayoría de los principiantes hacen lo contrario y frenan cada vez más a medida

que se acerca el suelo. Esto hace que aumente el ángulo de la aproximación y aterrizarás más fuerte sin péndulo hacia adelante para reducir la velocidad y el impacto.

## Consejos

- Haz la picada lo más bajo posible sin tocar el suelo durante el péndulo.
- Ponte de pie y no uses las manos para buscar equilibrio.
- De manos libres, frena al 100% unos tres segundos antes de cuando creas que tocarás el suelo.
- No hagas giros bajos. Harás que tu velocidad disminuya y aumentará la tasa de caída, por lo que el frenado final no será tan eficaz. Incluso un giro amplio afectará la picada y recuerda que perderás altura adicional en el giro.
- Aunque recomiendo separar el giro final de la picada del aterrizaje. Los

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](http://flywithgreg.com)

pilotos avanzados pueden hacer un giro pronunciado de 90 grados a la altura correcta para crear una picada más pronunciada, pero hazlo solo si has desarrollado bien tus habilidades de aterrizaje.

## ¡ADVERTENCIA!

Si frenas demasiado pronto para evitar pasarte de largo el aterrizaje, podrías trepar demasiado. Si después sueltas los frenos, harás un péndulo hasta el suelo. Así que no dejes que el ala cabecee hacia adelante. Mantenla frenada al 50%. Puedes retrasar la pérdida haciendo aleteos.

A veces, necesitarás más altura para la picada: en condiciones turbulentas; cuando pases por una zona protegida del viento; cuando vueles muy pesado (vivac o con minialas); en días calientes y húmedos o cuando aterrices en altura.

## Dónde practicar

Hazlo en un lugar donde puedas hacer la picada final de forma constante. Coloca un blanco debajo de una loma de entrenamiento y empieza a practicar la sincronía de la picada para que aprenda cuánta altura vas a perder, cuánto puedes picar y qué tan lejos te llevará antes de tocar el suelo.

Después, aproxima a ángulos diferentes para prepararte para cambios de viento. Si mantienes la velocidad alta, puedes frenar en cualquier dirección. Esto funcionará incluso en una aproximación viento de cola, siempre y cuando crees suficiente impulso y picada.

Con práctica, ponerse de pie y sincronizar el frenado será automático. Entonces solo tendrás que concentrarte en calcular el planeo. Con cero viento, una buena picada te permitirá incluso aterrizar contra la ladera. Con más viento, inicia la picada más cerca del blanco.

Verás este aterrizaje en todos lados. Los profesionales lo hacen todo el tiempo. ¡Ahora ya sabes cómo hacerlo! ✈



# BEAMER 3

STAY IN CONTROL

Since 1995, the BEAMER has been synonymous with absolute safety and innovation in rescue systems.

- Quick, safe deployment with a large surface area
- Near vertical descent after deployment
- Simplified steering with forward motion

**2 in 1**

The simple handling of a round canopy with all the advantages of a Rogallo

Because you have plans for **tonight!**

**ha**  
highadventure  
aerobungee



# CUANDO LA BRISA DE VALLE MUERDE

A Adrien Colombié y a sus amigos les sorprendió una brisa de valle fuerte en los Alpes. Comparte lo que aprendió

**D**urante el briefing, nos hablaron de la brisa del valle de Martigny varias veces. Las condiciones no estaban geniales en el sur de Francia y había sobredesarrollos temprano, así que decidimos despegar de Chamonix y volar al norte hacia Martigny en Suiza.

Sabíamos que había que tener cuidado con la brisa de valle. Éramos pilotos experimentados, cuatro amigos, que salimos a disfrutar un vivac de dos días por el Mont Blanc. Al principio, todo salió bien.

El vuelo empezó espectacular remontando por las Aiguilles Rouges de Chamonix. Nos mantuvimos alto sobre la estabilidad del valle. Mi amigo Jeremy y yo íbamos mostrando el camino. Detrás, Mickael y Christian iban más lento y se tomaban su tiempo para llegar a base de nube en cada pico.

El primer error fue leve.

Jeremy y yo pasamos de largo una buena térmica para ir directo a una pared de roca soleada. “Tiene que funcionar”, nos dijimos. “Está orientada perfectamente y llena de rocas calientes”. No funcionó. Entramos a la estabilidad.

Después de pelear 30 minutos en ceros sobre un pedregal, decidí aterrizar cerca de un sendero y caminar 300 metros para escapar la estabilidad. Mientras tanto, Jeremy logró remontar lentamente e iba en transición delante de mí y alcanzó a Mickael y a Christian que ahora iban delante de nosotros.

Mickael y Christian llegaron altos a 3000m, listos para hacer la transición sobre el valle de Martigny justo cuando yo despegaba y escapaba de la estabilidad. Los perdí en la radio mientras cruzaban el valle. Llegué al mismo lugar unos

## ▲ 'TIENE QUE FUNCIONAR'

Cerca de La Flégère, justo después del inicio del primer cruce  
Foto: Adrien Colombié



## Bajo

A medida que perdí altura, me empezó a costar más mantener la trayectoria. Sabía lo que sucedía. Había luchando contra la brisa de valle todos los días, pero nunca me había enfrentado a toda su furia. Enfrenté el viento, hacia el oeste. A unos 200m antes de llegar al otro lado, me di cuenta que estaba volando muy lento. Muy bajo.

Y lo que pensaba que era un helicóptero era en realidad Jeremy que luchaba contra el viento para aterrizar en el valle.

Miré a mi alrededor mientras pisaba el acelerador. Seguía pensando que podría terminar aterrizando estático, quizás acelerando. Pero a medida que perdía altura, disminuía mi velocidad y después volvió a aumentar hasta 20km/h, en retroceso.

Me concentré solo en ese momento. En mantener el ala abierta. Encontrar un aterrizaje. Volteé para ver hacia atrás mientras volaba en retroceso a 20km/h acelerado. Vi un terreno largo, pero aislado, rodeado de árboles, un molino de viento, dos granjas y una vía férrea. Nunca había querido tener retrovisores en el arnés.

El viento generó rotores enormes cerca del suelo y me azotaban mientras intentaba evitar

### ► PIEDRAS ROJIZAS

Jeremy muestra el camino sobre Les Aiguilles Rouges al inicio del vuelo, camino a Vallorcine  
Foto: Adrien Colombié

minutos después, pero no logré subir más de 2500m antes de cruzar el valle.

Eran las 3:30pm. El valle era enorme, los molinos de viento giraban y la previsión decía que el viento suroeste se iba a acelerar. No revisé el reporte de viento en vivo de la estación más cercana por radio y no conocía bien el valle. No tenía contacto por radio con mi grupo. Al fondo del valle, vi algo volando; quizás un ala en problemas, pero estaba tan quieta que pensé que era un helicóptero.

Había muchas razones para no cruzar. Pero había estado a la cabeza todo el tiempo y parte de mí no toleraba quedarse atrás. Quería alcanzarlos. Es por ello que, a pesar de estar nervioso por estar en un lugar nuevo que no conocía bien, decidí avanzar.



## ¿QUÉ GENERA LAS BRISAS DE VALLE?

Las brisas de valle se generan por las llamadas “depressiones térmicas”. Cada día, cuando se calientan las montañas, se instala un sistema de baja presión que atrae el aire de los alrededores. En los Alpes, donde el aire entra desde las llanuras que los rodean. El aire sigue el rumbo con menor resistencia por las montañas - por los valles. En general, las brisas de valle van aumentando durante el día y son más fuertes a final de tarde. Hay brisas fuertes en valles amplios y se aceleran donde empiezan a estrecharse los valles.

## QUÉ HACER EN CASO DE BRISA

¿Te sorprendió la brisa de valle? A continuación algunos consejos:

- **Intenta aterrizar alto**, y evita llegar al fondo del valle donde el viento estará más fuerte
- Si pareciera que fueras a hundirte en el valle durante un cruce, es mejor **volar viento en contra** mientras estás alto y hay viento más suave
- Intenta **evitar estrechamientos** dentro del valle, donde se acelera el viento. Piensa dónde el flujo de aire será más rápido y más lento e intenta posicionarte para aterrizar en la parte más ancha del valle
- Si el valle es ancho, **aterriza en el centro**, lejos de los lados que podrían ser turbulentos
- **Busca obstáculos viento en contra** que puedan generar turbulencia detrás de los mismos
- Asegúrate de **armar el patrón adelante** del aterrizaje que hayas escogido para que puedas hacer S en retroceso. Evita hacer 360 porque podrías retroceder más de lo esperado
- Si crees que podrías arrastrarte, **apúntale a arbustos suaves** como último recurso para que te detengan
- **Saca las piernas y no entres en pánico**. Concéntrate y recuerda respirar.
- **Vuela de forma activa hasta el suelo** y prepárate para matar el ala apenas aterrices. ¡No frenes! En cambio, usa las bandas para halar el ala después de aterrizar o colócala de lado y colápsala (cobra al revés). Corre hacia ella o detrás de la misma para matarla
- **Si tienes que escoger** entre postes, cables, árboles o agua, apúntale a los árboles y sostente
- Después de aterrizar, **avisa a los demás dónde estás** y, en caso de ser necesario, qué pueden hacer para ayudar. *EE/MK*



los obstáculos. Sabía que iba a estar turbulento, que quizás aterrizaría mal. Jugué con el acelerador y las orejas, intentando llegar bajo a la entrada del terreno, pero no lograba bajar lo suficiente.

A unos 100m antes del terreno, con los árboles y granjas cada vez más cerca, decidí hacer un giro suave para perder altura. ¡Pum! Frontal, asimétrico, pérdida, la película completa. El ala se desarmó y caía sin control.

Mis reflejos tomaron el control. Vi que iba hacia el techo de una granja. Era imposible girar con un ala que no volaba. Intenté mantener el ala en pérdida. Gritaba, no sé desde cuándo.

Tuve suerte ese día. El viento fuerte y la turbulencia en el suelo me lanzaron 50m más lejos y me estrellé apenas 10 metros dentro del terreno.

## Lo que siguió

Me quedé acostado rodeado de tela y del arnés, viendo si había dolor. Progresivamente, moví los dedos de las manos y de los pies, después el resto de las articulaciones. Todo bien. Estaba cubierto de arena y tierra, pero todo bien. A pesar de haberme dado el susto de mi vida, no estaba lesionado. Sabía la suerte que había tenido. Unos minutos después, me llamaron Mickael y Christian. Habían cruzado una hora más

temprano que Jeremy y yo y lograron avanzar más por el valle. Uno aterrizó en un pueblo en una montaña con mucha turbulencia y el otro siguió más lejos y terminó aterrizando fuerte al fondo del valle en un lugar confinado. Ambos estaban bien.

Jeremy no tuvo tanta suerte.

Estaba rodeado de molinos de viento, casas y cables, así que decidió que en vez de estrellarse contra un techo o quedarse frito en un cable, le apuntó a un acantilado con árboles. Cuando arborizar parece la mejor opción, sabes que estás en apuros.

Mickael y Christian me dijeron que Jeremy estaba lesionado pero bien y que había un helicóptero en camino. Hablé con el por radio y me dio sus coordenadas GPS. Veinte minutos después, tras una caminata calurosa y empinada por el bosque llegué hasta el. Me aseguré que estuviera bien y le revisé la pierna que tenía herida y su equipo. Pensaba que podía llegar hasta un sendero y bajar a pie, pero el helicóptero ya estaba en camino.

Después de un rescate bastante complicado, sacaron a Jeremy. Bajé su mochila y esperé a que llegaran Christian y Mickael. Dos horas después, volvimos a subir con una sierra para sacar el ala. (De ahora en adelante voy a llevar conmigo una de



esas sierras plegables en el equipo). Y eso fue todo: se acabó el día y la aventura.

### **‘No me pasará a mí’**

Sé qué estás pensando. “Qué mal análisis” o “Yo nunca habría cometido esos errores”. Lo sé porque siempre pienso lo mismo cuando leo estas historias. Y esa es la lección más importante del día. No pienses que no podría sucederte.

La brisa del valle era de más de 60km/h ese día. Aprendí que hay una diferencia enorme entre un viento de 40km/h con el que podrías aterrizar uno de 60km/h con rotores y turbulencia dementes por debajo de los 20 metros. El ala simplemente explotó y tenía un comportamiento completamente errático y volar en retroceso casi me impidió por completo apuntarle al lugar correcto y controlar la velocidad y la altura.

Lo que aprendí de esa experiencia es que incluso si vuelas en grupo, hay que tomar decisiones como si estuvieras solo. ¿Habría cruzado el valle ese día de haber estado solo? Quizás no. De hecho, había visto un lago bellissimo justo antes que parecía un lugar perfecto para acampar. Una noche junto a un lago habría hecho que el vuelo fuera una aventura completamente diferente. **KX**



### **LA BRISA DE VALLE DE MARTIGNY**

“La brisa de valle en Martigny es tan fuerte porque el valle es estrecho y es la única fuente para remplazar el aire de todas las térmicas que ascienden por todo el valle de Ródano alto”, explica el piloto suizo Tom Payne. “Son más de tres mil kilómetros cuadrados de terreno montañoso que genera térmicas fuertes y el fondo del valle en Martigny tiene menos de dos kilómetros de ancho”. Es por ello que hay molinos de viento en el fondo del valle y no en las laderas. “Además, el valle da 90 grados, por lo que la brisa simplemente es fuerte y hay turbulencia. El aire que entra viene del llano y generalmente es bastante estable (con pocas térmicas) debajo de los 1.800m”.

Añade: “Por suerte, es lo estrecho del valle lo que permite cruzarlo. La ruta normal es quedarse bien al norte de Martigny, ganar suficiente altura antes de cruzar y no pensar mucho mientras haces la transición para intentar volar alto sobre la corriente de brisa de valle. Si bajas demasiado, entrarás rápidamente a Martigny y su esquina turbulenta. Si logras cruzar, querrás remontar por la arista de una montaña perpendicular a la brisa de valle hasta que puedas entrar a uno de los valles tangenciales donde hay menos viento y las térmicas están mejor organizadas. Otra opción es cruzar en la mañana antes de que empiece a soplar la brisa de valle”.

Los fanáticos de la Red Bull X-Alps recordarán que navegar la brisa de valle en Martigny resultó ser crucial el Día 6 en la carrera del año pasado y que el suizo Patrick von Känel, en la foto, no lo logró. Terminó hundido debido a la brisa de valle fuerte y dijo que sabía que le costaría caro. “A veces, un solo error puede cambiar muchas cosas”, dijo en aquella época. A final del día, Chrigel Maurer le sacó 20km y pasó de segundo a sexto lugar.

Foto: Garrett Fisher





### EL CAPI GAVIN MCCLURG MAGIA VERANIEGA



▲IMAGICO!  
En lo profundo de  
la cordillera de Alaska  
Foto: Gavin McClurg

**P**leno verano. Esos días que parecieran extenderse para siempre. Los días empiezan antes del amanecer y en días buenos, nos despertamos antes que las aves y estamos listos para volar. El inicio del verano, por supuesto, empieza la temporada de cacería de récords y el día más largo del año es el día del solsticio.

Este año, los brasileros (Rafael Saladini, Donizete Lemos y Marcelo Prieto) empezaron temprano y fueron a Texas a principios de junio. La cacería de récords requiere dedicación y no es para cualquiera, pero se requiere igual dedicación para intentar hacer triángulos

FAI enormes de 300km, que en el caso del famoso despegue de Antholz en Austria implica empezar a caminar mucho antes de las 5am.

Hace un par de veranos, iba haciendo la última transición para regresar a Ketchum, Idaho, mi pueblo en Estados Unidos después de haber pasado nueve horas en el aire para cerrar un triángulo FAI en el que tuve que escaparme de sobredesarrollos enormes y térmicas de más de +10m/s en el que el vuelo no fue para nada lo que muchos considerarían “agradable”.

Pero el último planeo hasta el pueblo esa noche fue mágico. Se habían calmado las condiciones, los rayos del sol atravesaban el cielo e iluminaban los picos a mi

alrededor y los valles verdes a mis pies, y no habrías podido quitarme la sonrisa del rostro ni con un limón. Hablo en serio, fue mágico. Siempre decimos esa palabra cuando hablamos de vuelo, pero a veces es verdaderamente indescriptible.

Luego de haber luchado contra el sobredesarrollo y volado con nieve y granizo ligero, me había quedado atrapado detrás de la cordillera de Boulder y era el último reto debajo de la altura que necesitaba para regresara a casa. La cordillera había estado sombreada durante más de una hora y el aire estaba pesado. Necesitaba volar 20km más para cerrar el triángulo y aterrizar al lado de la camioneta en vez de caminar varias horas, pero la cosa no pintaba nada

# OUDIEN

Gavin McClurg es piloto de la Red Bull X-Alps y aventurero del año de National Geographic. Lleva los podcasts Cloudbase Mayhem en [cloudbasemayhem.com](http://cloudbasemayhem.com)

bien. Le saqué el jugo a cual pedacito de aire decente encontraba y bajé la velocidad, bastante.

Estaba volando al final del día, a lo que mi amigo Matt Beechinor le llama “mundo alienígena”. Después de haber estado en el aire en un vuelo montaña rusa, es una bendición. Nos transportamos, de forma completamente natural, a un reino diferente. La combinación de dopamina, adrenalina, cansancio, anticipación, miedo, deseo, ahora es un estado en el que todo fluye. Todo funciona, entiendes. Y después llegas. En bandeja de éxtasis de los dioses del cielo.

## Sol de medianoche

Pero los sueños mágicos de verano no tienen que ser batallas épicas para volar lejos. Pueden suceder cuando menos lo esperas y pueden ser incluso más gratificantes. Cuando estaba cruzando la cordillera de Alaska, hubo muchos vuelos que nunca olvidaré, pero uno que en particular no fue tan largo, pero en el que aproveché cada minuto del día, que en Alaska en pleno verano en realidad nunca se acaba.

Había pasado varios días solo intentando terminar el proyecto porque Dave Turner se había ido y estaba avanzando bien con buenas condiciones pero interpreté mal el cielo y de repente, me hallé aterrizado en una cuenca enorme de un río casi a nivel del mar sin despegues decentes a kilómetros. Pero el viento soplabla a la dirección que necesitaba y eran apenas las 8pm - ¡temprano en Alaska!

Justo arriba había un montículo que no estaba a más de 60m del fondo del valle. Parecía poco probable, pero me puse en modo X-Alps, recogí el equipo rápido y me apresuré para subir a la colina. ¡Si lograba volar dos o tres kilómetros sería mejor que caminar!

Despegué con viento moderadamente fuerte y logré hacer ladera unos minutos, pero no conseguí tomar altura, así que me di la vuelta y fui viento en cola por el valle en la dirección que necesitaba ir, esperando que el ala encontrara un milagro. De repente, apareció un centenar de caribúes y me imaginaba que miraban a este extraterrestre y se preguntaban qué le había sucedido a su mundo. Estaba literalmente encima de ellos cuando el sonido del vario cambió ligeramente. ¡Había algo! Tenía suficiente altura para hacer un giro. Un cero. Otro giro más, +0,1 y unos metros más para volar. ¡No te salgas! Un giro más.

Era como un frisbee, volando hacia mi destino, giro a giro. Esta sería la sacada del suelo más baja de mi vida, ¡si lo lograba! En las profundidades de Alaska, los caribúes y yo y nada más a cientos de kilómetros.

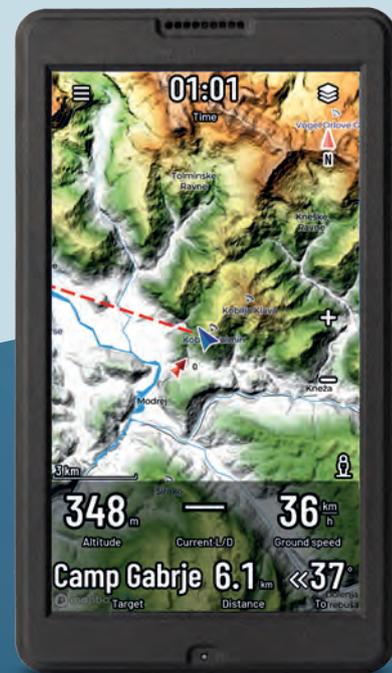
+0,2 ... +0,3.

+0,4.

¡No te salgas! Mi velocidad era de 70km/h y después sentí un cambio. Se desprendió la térmica y giré un poco más cerrado. +1m/s, +2m/s. Un par de minutos después, estaba más alto de lo que había estado en toda la expedición, dentro de una térmica con picos de +5m/s. ¡Pasé de estar casi a nivel del mar a más de 4500m en una sola térmica! La cordillera de Alaska y sus innumerables picos y deltas de ríos glaciales se extendían a mis pies en un mundo crudo de hielo y nieve y yo era un viajero extraño y efímero.

La térmica se acabó, le apunté a mi destino final y volé 50km en un solo planeo. Aterricé cerca de un riachuelo mientras el sol rozaba el horizonte a medianoche; armé campamento y me preparé un té.

La magia de una noche de verano. ¡Sal y disfrútala! ☑



## BRIGHTER SHARPER FASTER

Crystal clear  
and sunlight readable display

Exceptional battery life  
even at full brightness

Easy to use  
SeeYou Navigator software

Wifi, Bluetooth and 4G/LTE  
connectivity

Free 1-year SeeYou subscription  
for seamless integration



## CLIMA HONZA REJMANEK **ACELERACIÓN EN LA CRESTA**



**D**urante el invierno en Bald Mountain en Sun Valley, Estados Unidos, los pilotos que vienen de visita toman el teleférico para subir a la cima de la montaña. Apenas se bajan del teleférico, sienten el viento frío y fuerte que sopla sobre la cresta.

Muchos deciden que el viento que sienten en la cumbre estaba por encima de su nivel de tolerancia. Esperaban unos minutos y después tomaban la prudente decisión de bajar en teleférico. Más vale prevenir que lamentar.

Sin embargo, los pilotos locales entienden que el incómodo viento fuerte que se siente en la cumbre se debe a la aceleración del viento real, mucho más suave, que se acerca a la montaña. A esta aceleración

en la cresta de una montaña a veces se le llama compresión. En Bald Mountain, esta aceleración tan confinada sucede justo por encima de la cumbre. Los pilotos locales, descienden unos 10m o 20m con sus equipos y despegan con viento tan suave que a veces no es lo suficientemente fuerte para mantenerse.

### **Modelo mental**

Para los pilotos de aeronaves relativamente lentas, es importante entender cuándo y dónde podría acelerarse el viento debido a la topografía. Es una pieza importante de un modelo mental más grande de cómo se comporta el aire que todo piloto refina a lo largo de su carrera de vuelo. El desarrollo de un modelo mental confiable del flujo de aire

#### **▲ SOL INVERNAL**

Despegando en Córcega después de una tormenta de nieve poco común. En invierno, el aire no quiere ascender, por lo que generalmente se acelera por encima de las cumbres

Foto: Jacques Paul-Stefani

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

es igual de importante que la progresión de las habilidades de pilotaje.

Durante los meses de invierno, con nieve y calentamiento solar mínimo, el viento que sentimos en la cima de una montaña puede ser sinóptico o también llamado viento meteo. Este viento seguramente aumenta con la altura y el gradiente adiabático generalmente es estable. La temperatura disminuye más lento con la altura de lo que sucedería con una porción ascendente.

Lo que esto significa en la práctica es que el aire desviado hacia arriba por una montaña se enfriará debido a una expansión más que el aire que se encuentra a la misma altura y no siente a la montaña. Por ende, el aire que llega a la cresta de la montaña tiene flotabilidad negativa. No quiere ascender más alto que la cumbre y desciende acelerado por el sotavento. Este descenso rápido por el sotavento y el no querer subir más alto que el nivel de la cresta tiene como resultado una aceleración localizada por encima de la cumbre. Esta aceleración es más pronunciada cuando existe una inversión a nivel de la cresta o justo encima.

## En la costa

Una situación común fuera de invierno donde sucede una aceleración fuerte es cuando el relieve en una zona de vuelo dinámico de costa está casi tan alto como el espesor de la capa marina fría. Si el relieve tierra adentro es más llano y permite que la capa marina se desplace al interior como un frente de brisa marina, entonces en la cresta o colina costera puede haber una aceleración de viento significativa por encima de la cumbre. En situaciones como esta, es importante explorar la banda ascendente viento en contra para evitar volar en retroceso dentro del viento más fuerte por encima de la cresta.

Para desarrollar un modelo mental, podría ser de ayuda ver la aceleración en las crestas

como un venturi pero vertical. El relieve sería un lado y la inversión que la recubre, que es una capa muy estable, actúa como el otro lado. Un volumen de aire relativamente grande que se desplaza a una velocidad moderada tiene que acelerar a través de este venturi real. Con frecuencia, los árboles y arbustos se agitarán de forma violenta en la ladera o en la parte alta de la cresta mientras que todavía se podría volar en frente.

## Días de verano

En verano, el viento que sentimos en la cima de una montaña es más complicado. Justo después del amanecer, el viento puede comportarse como en invierno pero apenas se activan las térmicas las cosas empiezan a cambiar.

Ahora, en la cumbre no solo se siente el viento sinóptico sino que también se sienten las circulaciones generadas por las térmicas locales y también las mismas térmicas.

Dependiendo de la dirección del viento sinóptico, los flujos adicionales pueden hacer que acelere o disminuya el viento que se siente en la cima de la montaña. Si las térmicas llegan más alto que la cima de la montaña, entonces la atmósfera al nivel de la cumbre ya no es estable. Se considera neutral o ligeramente inestable cerca de una ladera caliente. Lo que esto quiere decir es que el aire que llegue y se desvíe hacia arriba cuando choca contra la montaña no pasa a tener flotabilidad negativa. De hecho, no se acelera tanto sobre la cima como durante un día de invierno o temprano en la mañana. Con suficiente viento, todavía habrá aceleración sobre la cima por lo que hay que tener cuidado de no derivar con una térmica suave por encima de la cumbre a baja altura.

Si el viento en la cumbre es intermitente con ciclos bajos claros, entonces es probable que el movimiento se deba casi exclusivamente a térmicas que asciendan

por las laderas. En una situación como esta, no existe aceleración verdadera en la cima de la cresta porque el viento es la térmica. Por tener flotabilidad positiva, debido al calor adicional que adquirió en la ladera, la térmica tiene una trayectoria hacia arriba. La térmica no sopla horizontalmente sobre la cresta como lo haría el viento estable sino que continúa ascendiendo a un ángulo pronunciado.

Una vez que se activan las térmicas, el viento sinóptico verá las térmicas como obstáculos temporales. Esto hace que el viento fuerte se desprenda de la cresta y permitirá despegar a mediodía a pesar de haber estado demasiado fuerte en la mañana. Sin embargo, es importante tener una idea de cómo está previsto que evolucione el viento sinóptico a nivel de la cresta y más arriba. De no estar previsto que disminuya, entonces podría ser señal de que volverá a mezclarse a nivel de la cumbre en la tarde.

Es bueno tenerlo en mente durante un vuelo de distancia si tienes una pierna viento en contra y necesitas pasar por encima de una cresta. Es importante tener altura de reserva mientras vuelas contra el viento para que puedas llegar con seguridad al barlovento. La altura adicional te permitirá regresarte y escaparte si te das cuenta que no tienes la tasa de planeo para pasar la cresta.

La aceleración sobre la cima de una montaña no es nada raro. Generalmente, los anemómetros ubicados en las cumbres pueden tener lecturas de velocidades de viento el doble de fuertes que el viento real a la misma altura pero lejos de la montaña. Un anemómetro calibrado correctamente no miente. El viento que siente es el viento que lee. Sin embargo, según la época del año y la hora del día las lecturas en la cima de una cresta pueden tener implicaciones diferentes de qué tanto viento habrá lejos de los efectos directos del relieve. **KC**



PARAMOTOR  
JEFF GOIN

## SOBRECARGA EN TRICICLOS



### ▲ VUELO CON TRICICLO

El brasileño Marcelo Martins con un triciclo cargado correctamente en el Mundial en Brasil. Marcelo ganó medalla de bronce en la categoría de triciclos

Foto: Farr Films / FAI

**D**urante un vuelo en condiciones tranquilas, un salto fuera de lugar indica que hay algo que está mal. Después, el ala se contorsiona, gira, adelanta, pliega y finalmente vuelve a la vertical con un sonido fortísimo. Es ahí que se devela el desastre: las líneas o anclajes del borde de ataque se rompieron y el ala se sale de control. El sonido impone una ruptura por carga enorme que puede duplicar o triplicar la tensión de las líneas.

Nuestros equipos son bastante buenos en líneas generales, en especial las alas, que son bastante duraderas. Es sorprendente cuando pensamos cuánta presión absorben durante maniobras pronunciadas. Incluso entre los pilotos de acro, es raro que fallen. Uno no

oye de velas que se deshagan con frecuencia a pesar del mal trato frecuente. Esa misma fiabilidad hace que nos confiemos al volar por encima del peso indicado, especialmente con motor e incluso más frecuente con triciclos. Tener ruedas hace que se acumulen los kilos fácilmente sin preocuparse por la velocidad de despegue adicional - se rueda unos segundos más.

Según el instructor de parapente y gurú de equipos de vuelo, Dale Covington, los parapentes que se sobrecargan demasiado sí pierden resistencia, pero solo un poco. De igual forma, mientras más sobrecargados y mientras más tiempo vuelen así, más resistencia pierden. Así que volar siempre con un ala sobrecargada no es

buena idea para que dure. Y más allá de costuras estiradas, puede ser difícil ver la degradación. Es por ello que es bueno que un profesional revise con más frecuencia un equipo que reciba malos tratos.

La talla más grande de un ala se prueba a 8G, por lo que sentimos que tiene mayor resistencia. Yo soy culpable. Hace unos años, me ofrecieron probar un triciclo pesado y lo hice con mi ala de 16m<sup>2</sup>. Era solo “un vuelito rápido” en condiciones térmicas de tarde. No ignoré la sobrecarga por completo y al propósito, hice la menor cantidad de maniobras posibles, pero igual confié que ese exceso aparente absorbería el peso.

Luego de un par de accidentes mortales, seré más cuidadoso.

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

## Márgenes

Veamos esos márgenes con un ejemplo ficticio. Asumamos que el ala de Pedro Piloto - la RapiFly 22 - es para un PTV de 100kg máximo y 8G. Pero tiene dos años, las líneas se han doblado un poco, la ha guardado húmeda y ha recibido bastante sol, quizás 200 horas (Pedro vuela mucho). Sin nadie saberlo, fallará a 6G o 600kg - todavía un margen decente al que pocos pilotos se acercarían, pero 600kg es la cifra que debemos vigilar.

Pedro la vuela con su triciclo Tigre de 60kg por lo que el PTV es de un poco más de 150kg con combustible, lo que significa que despega al equivalente de 1,5G.

Mientras vuela, a Pedro le gusta jugar - moderadamente la mayor parte del tiempo, y hace giros moderados a 60 grados de inclinación. No lo suficiente para rozar el establero, pero sí para generar 2G. La tensión de 300kg está dentro de los límites y ni siquiera debilita las fibras. Podría volar toda su carrera y no tener problemas - así son las probabilidades.

Es lo que sigue que hace que se desate la tragedia. Empieza la turbulencia y con poca advertencia, el ala de adelante, más rápido de lo que podría reaccionar Pedro y hace que el lado derecho se pliegue y se encorbaté. La corbata induce un giro en picada que rápidamente aumenta a 4G. La mitad abierta gime para soportar la carga completa pero finalmente, ceden varias líneas A, lo que hace que otras fallen también. Las líneas B permanecen fijas pero la tela interna se desgarró mientras que la aeronave dañada cae de forma extraña en espiral, alimentada por la asimetría de la falla.

## Verdadera calamidad

En la situación anterior, se describe una posibilidad de accidente que se llevó a un compañero de vuelo sin ninguna causa obvia.

Era un piloto apreciado y no se le conocía por arriesgar. Nadie lo vio, pero el resultado reveló daños similares a la descripción anterior.

Si sabemos que cerca de un tercio de las líneas A se separaron y que el paracaídas estaba fuera del contenedor pero sin abrir. Había daños internos a las costillas y tela estructural de la vela

Han habido otras fallas estructurales con triciclos y de hecho los pilotos los volaban muy por encima del peso indicado.

## Alas de paramotor

Cuando un ala tiene otro peso indicado para volar con motor, generalmente se trata de la misma ala pero con bandas diferentes con trimmers y quizás un sistema PK (conexión entre el acelerador y los trimmers). Normalmente no son más robustas. Lo más probable es que el requisito de peso para vuelo libre era necesario para la homologación y no la resistencia a la que se probará con motor.

Despegar con triciclo podría implicar cargas degradantes. Un ejemplo es el despegue sin viento para el que es excelente. Muchos pilotos empiezan con las líneas ligeramente destensadas para poder acumular un poco de velocidad. Durante el inflado, el ala podría tomar forma "explosivamente". La mayor parte de las veces el inflado es lo suficientemente lento para generar una carga mínima, pero de vez en cuando oírás un sonido fuerte que indica un inflado con tensión.

## Por último

No es una crítica para los triciclos sino una oportunidad para adoptar gestos que mejoren la seguridad sin sacrificar la diversión. Volar pesado es algo que evitaré.

La meta es divertirse y sobrevivir. ¡Disfruta de forma tal que puedas seguir disfrutando! 



Charger<sup>2</sup>

Energize Your Life



# En tu imaginación

La búsqueda del fotógrafo Adi Geisegger por la foto perfecta del toque de estabalo perfecto finalmente terminó durante un viaje de dos días en los Alpes suizos con sus amigos Michi Maurer y Melanie Weber





▲ **EN EL SENTIDO DE LAS AGUJAS DEL RELOJ**  
El teleférico de Isenfluh

Adi Geisegger y Michi Maurer caminan

Michi Maurer despegar

Michi infla la tabla

Campamento junto al lago

◀ ◀ **MOMENTO PERFECTO**

Michi Maurer gira para la posteridad con el Eiger, Mönch y Jungfrau de fondo perfecto

**T**odos tenemos imágenes en nuestra mente. Muchas son pasadas que al recordarlas evocan emociones que nos conmueven. Pero también nos impulsan.

Como fotógrafo, tal vez las imágenes en mi mente me inquieten más que a otras personas. Algunas ya han pasado, pero otras no son más que sueños que solo el tiempo y la imprescindible planificación y contemplación pueden hacer más nítidos. Cuando llego a ese punto en mi cabeza y puedo ver la imagen claramente con mi imaginación, sé que puedo intentar hacerla realidad.

En este caso me inspiré en imágenes tomadas por otros fotógrafos, pilotos fotógrafos como Andreas Busslinger y Thomas Senf para los que esto ya era experiencia acumulada. Me refiero a esa imagen en que el parapente toca la superficie de un lago en un giro de la muerte.

Ahora rozar el establero lo hacen muchos pilotos antes de aterrizar, para demostrar sus habilidades frente a espectadores boquiabiertos. Sin embargo, la máxima expresión de esta maniobra es tocar suavemente la superficie de un lago o estanque y llegar a la orilla. Como en muchos otros casos, Chrigel Maurer fue pionero en estas imágenes.

Como no quería copiar a otros fotógrafos, pasaron años antes de que la imagen que quería se hiciera más nítida, clara y, finalmente, completamente visible en mi cabeza. Mis amigos Michi Maurer y Melanie Weber fueron parte de esta imagen ficticia en mi cabeza.

Ya Michi y yo hemos logrado realizar otros proyectos con éxito. Compartimos la misma motivación por crear algo nuevo y, al ser un piloto excepcional, puede hacer que lo que imagino se haga realidad. Solo debo accionar el obturador en el momento justo.

La labor de Melanie Weber no sería demostrar sus habilidades de vuelo, sino sumarle profundidad y alegría a la fotografía.

## Lago Sulsseeli

El momento llegó a finales de julio. Nos reunimos con Michi en el Lago Thun, junto a Interlaken, Suiza. Nuestros coches estaban repletos de equipo: cámaras, flashes, parapentes, arneses y, encima de todo, una tabla de paddle.

Nuestro destino era un valle cercano a Interlaken, un lago de montaña de postal insertado en un paisaje hermoso frente a los famosos picos Eiger, Mönch y Jungfrau. Sería el telón de fondo perfecto para nuestra imagen.



Subimos los primeros 500m en el teleférico Isenfluh, pero ahí cargamos todo como porteadores en el Everest. Hicimos los 800m verticales restantes a pie. Agotador.

Además de los sacos de dormir y las esterillas para la noche en la montaña, Michi llevaba la tabla de paddle. Melanie llevaba el equipo de vivac y baterías para el flash. Yo me encargué de mi equipo fotográfico, el generador del flash y mi equipo de vuelo. En total, las mochilas pesaban unos 20kg.

Estaba muy motivado porque aunque contaba cada metro, a pesar de la carga, el ascenso se hizo rápido y llegamos al Sulsseeli al final de la tarde.

Antes de oscurecer, preparamos nuestro vivac y la tabla de paddle. Michi preparó su equipo de vuelo y acordamos la posición exacta del ala y del piloto.

El plan era captar a Michi mientras caía la noche, usando un enorme flash en el momento justo en que la campana tocara el agua. El mayor reto era que la recarga del flash nos limitaba a un intento. Es decir, debía apretar el disparador en el momento perfecto: ni muy pronto ni muy tarde.

A pesar del viento de cola del atardecer, Michi logró despegar con su Omega y tomamos la primera fotografía, con Melanie ayudándome con el flash para iluminar bien a Michi. Pero Michi dijo

que le fue difícil estimar la distancia a la superficie del lago en la casi total oscuridad y me di cuenta de que reconocer el momento exacto para disparar también fue complicado.

Decidimos volver a intentarlo, pero el flash no funcionó. Conscientes de que lo bueno es para los perseverantes, el tercer intento fue perfecto. Los últimos rayos iluminaban los picos de las montañas en el fondo, mientras Michi sutilmente tocaba la superficie del lago en un ángulo perfecto.

Para la última toma de la noche, tuve la idea de hacer una exposición larga previa, para que las estrellas y las montañas fueran más visibles en la oscuridad. Luego, con una precisión que me dejó sin aliento, Michi dibujó un círculo perfecto en la superficie del lago, con el Lohhörner de telón de fondo y un mar de estrellas como techo.

## Entrar en espiral

Nuestro ascenso y compromiso habían rendido sus frutos, así que satisfechos nos metimos en nuestros sacos de dormir. Pero la noche fue corta. El sol salió a las 6:22am. Se nos hizo muy difícil dejar nuestros acogedores vivacs, pero el amanecer ya se asomaba y teníamos mucho por hacer.

Mientras saltaba de una orilla a la otra, buscando la mejor perspectiva, Michi se abrió

### ▲ AGUA EN CALMA

Michi Maurer se refleja a la perfección sobre la superficie en calma de Sulsseeli, un pequeño lago en las montañas al sur de Interlaken, Suiza. Al fondo, los cinco picos del macizo Lohhörner

### ► ► CIELO NOCTURNO

Michi Maurer bajo la Vía Láctea de noche. La imagen se logró con una larga exposición para capturar el cielo nocturno antes que Michi "dibujara un círculo perfecto en la superficie del lago".







#### ▲ HORA DE REMAR

La tabla se abre camino. Melanie Weber y Michi Maurer alineados en perfecta armonía

#### ► DIRECTO A CASA

“Si la subes, yo la bajo volando”. Michi disfruta el vuelo mientras que fotógrafo Adi lucha para volar con la tabla dentro del arnés durante el vuelo de regreso a Interlaken

camino hasta su despegue, una caminata de 25 minutos. Conociendo la naturaleza efímera de la luz del amanecer, sabía que como máximo tendríamos dos oportunidades para captar el momento perfecto.

Todo fue perfecto. El momento fue mágico. En el fondo, el Eiger, el Mönch y el Jungfrau lucían magníficos, mientras en primer plano, el lago de la montaña hacía las veces de espejo. No había viento y todo parecía estar listo.

Pero no fue sino hasta después de que Melanie abandonara la orilla en la tabla de paddle cuando noté un elemento que no había tomado en cuenta. La tabla generaba estelas por todo el lago, lo que alteraba la imagen del espejo. El tiempo que tomaba para que el lago volviera a la calma total parecía una eternidad y Michi, nervioso, preguntaba por radio por qué no le habíamos dado la señal.

El sol ascendía y el tiempo se agotaba. Pero, de repente, Melanie flotaba en la posición perfecta, no había viento en el lago y Michi estaba listo. Di la señal y Michi despegó.

Escuché el sonido de las líneas sobre mí, mientras Michi ganaba el impulso suficiente para

barrenar y hacer un rasante por el lago. Cuando me di cuenta, con mi cámara disparando a alta velocidad, Michi bajaba en espiral en el ángulo perfecto, pasaba sobre Melanie en el punto justo e incluso metió su mano en el agua al pasar, todo antes de hacer un aterrizaje perfecto junto al lago. Apenas podía creerlo. La imagen de mis sueños era ahora una realidad.

Michi preparó su parapente para otra ronda y luego para otra más. De hecho, al final de las tomas de la mañana, Michi había cubierto 2.000m de altura antes de que nos diéramos por satisfechos con las incontables tomas de la mágica superficie del lago.

Pero al poco tiempo, cuando el viento arreció y la superficie de cristal se perdiera, llegó la hora de volver a casa.

## Vuelo de regreso

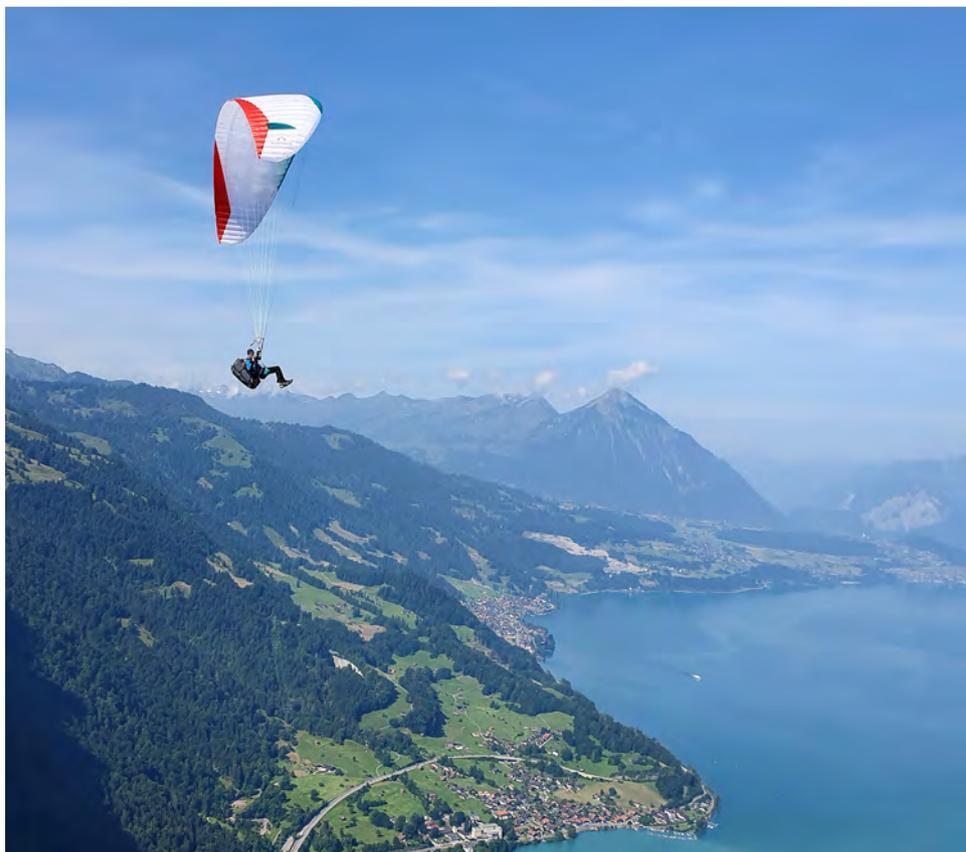
Le había prometido a Michi que si él subía la tabla de paddle, yo la bajaría volando al valle al día siguiente, así que como pude empaqué todo mi equipo fotográfico y la tabla de paddle en mi mochila de 120 litros y me preparé para despegar. Melanie y Michi me levantaron en una especie de

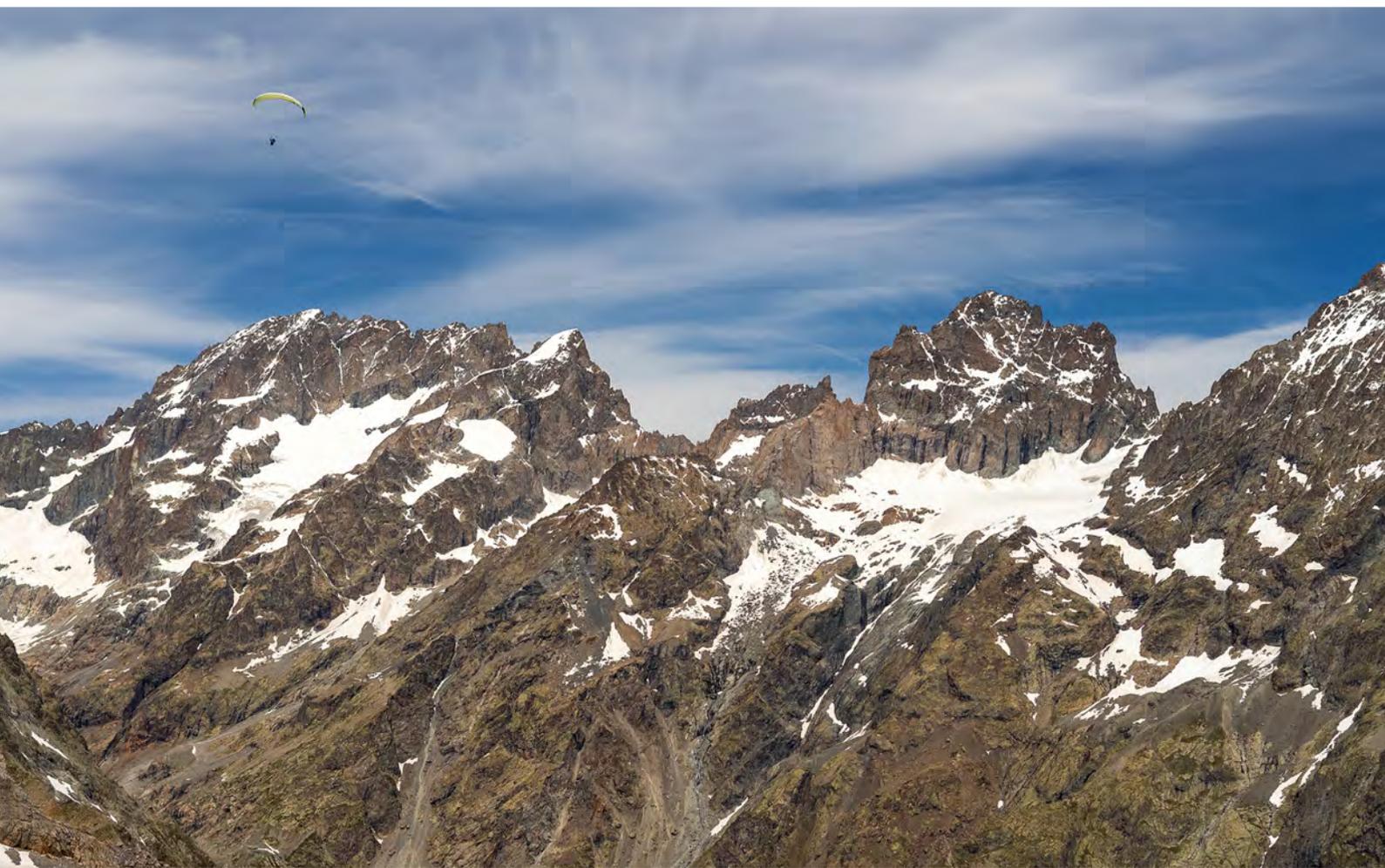


simulacro de despegue, para asegurarse de que no me iría hacia atrás tan pronto despegara. Aseguré algunas cuerdas para que el peso de la mochila recayera sobre los mosquetones, no sobre mí. Pero tan pronto me hice al aire, tal y como temía, me fui hacia atrás. Nuestro simulacro no logró prever la realidad.

Me aferré con fuerza a mi equipaje para el vuelo de 20 minutos hasta Interlaken. Me pareció una eternidad. Claro, toda esa suerte que tuvimos en las montañas tenía que acabarse. No había nada de viento en el aterrizaje, así que mis alternativas eran arriesgarme a que mi costoso flash se dañara al aterrizar o inventarme un plan B. Durante la aproximación final se me encendió una luz de inspiración y, aunque no soy piloto de acro, intenté mi primer aterrizaje en negativo. Funcionó. Me mantuve de pie.

Míchi y Melanie llegaron flotando poco después de mí y así el trío infernal regresaba sano y salvo a tierra, luego de dos días de soledad entre las pintorescas montañas suizas. Al final, la cohesión y el espíritu de equipo son los que hacen realidad imágenes como estas. Se confirma el lema: “El trabajo en equipo hace el trabajo de ensueño”. **KC**







# UNA SEMANA DE VUELO



No importa si es tu primer curso SIV o si estás retomando después de una pausa, no hay nada mejor que un curso para concentrarte y afinar tus habilidades. Rodeado de pilotos con la misma mentalidad y sin nada más en qué concentrarse lo único que puede pasar es que progreses. A principios de año, estos tres pilotos y escritores hicieron cursos diferentes y esto es lo que aprendieron.





## SEMANA CLÁSICA DE XC

*Guías: Ferdinand Vogel y Monika Eller*

*Piloto: Bastienne Wentzel, BGD Base 2 (EN B),  
arnés Skywalk Cruise*

Debido a que nunca había estado en un curso de vuelo térmico ni de distancia, no progresaba desde hacía tiempo. Así que, la invitación para una semana en Bassano, Italia, con Ferdinand Vogel y Mónica Eller fue estar “en el lugar y momento indicados”.

Antes del curso, estaba preocupada de no tener el nivel, pero me sorprendió que la experiencia de los ocho pilotos del grupo era variada, desde 18 meses con una licencia básica hasta 30 años de experiencia y vuelos largos. Yo estaba en el medio.

Desde el principio, Ferdi aclaró, “No es un curso de vuelo térmico”. Debíamos poder “despegar desde un lugar nuevo, aterrizar de forma autónoma y poder encontrar la primera térmica”. No hubo de qué preocuparse. Ferdi y Mónica resultaron ser flexibles y se adaptaron. Cada uno de nosotros recibió instrucciones personalizadas, ya fuera consejos para despegar de espalda con viento fuerte, encontrar la primera térmica suave en la mañana o centrar de forma eficiente.

Pronto aprendimos que para volar lejos, hay que despegar temprano. Ello implicó estar en el despegue antes de las 10am y despegar con las primeras burbujas.

### ▲ ALUMNO Y GUÍA

“Aprendimos que para volar lejos, hay que despegar temprano”. Despegando en Barrano y, arriba a la derecha, el guía de la semana, Ferdinand Vogel

### ◀ ◀ VENTE

Escenas de los tres cursos, incluyendo el de distancia en Bassano, SIV en Oludeniz y vuelo de montaña en los Ecrins.  
Fotos: Charlie King / Bastienne Wentzel / Tarquin Cooper / Erwin Voogt / Jenni Fleming

El primer día volable fue después de una tormenta. Hizo mucho frío en la noche y al día siguiente había foehn de norte de cola, viento local este cada vez más fuerte con viento térmico, como siempre, de sur-suroeste. La previsión era de térmicas de hasta +3.5m/s. El briefing de la DHV indicaba en letras rojas que eran condiciones primaverales muy exigentes, solo para expertos.

Empezó el reto. Algunos no lograron hacer el primer cruce, pero cuando aterrizaron tuvieron un curso privado con Mónica. Los recogió para hacer otro vuelo desde su despegue privado - justo frente a la nueva posada de vuelo - que es un lugar perfecto para volar en la tarde. Todos volvieron a volar hasta que el viento aumentó demasiado.

El grupo de cabeza remontó rápidamente por los conocidos despegues de Bepi y Stella. Cruzamos juntos y seguimos altos flotando por la cresta siguiente, tal y como predijo Ferdi. Nos volvimos a encontrar y remontamos a más de 2100m para cruzar frente a la cima del Monte Grappa. El techo estaba a más de 2600m, pero seguimos el consejo de Ferdi de no subir al máximo. El foehn de norte era fuerte en altura y como queríamos volar rápido y lejos, no necesitábamos tanta altura.

Fue genial volar y girar térmicas con un grupo de pilotos que conoces y fue alentador oír la voz de Ferdi de vez en cuando para decirnos el plan,



la mejor térmica o la mejor línea. Sacó a relucir lo mejor de mí y lo disfruté más de lo que esperaba.

Cuatro seguíamos al final de la cresta. Volamos lo más lejos que nos atrevimos para después darnos la vuelta contra el viento de suroeste más fuerte. Logré volver al despegue de Bepi y aterricé; los demás siguieron y completaron su meta de unos 30km. ¡Nada mal para el primer día!

A medida que avanzó la semana, las condiciones se calmaron y el techo bajó. Esto hizo que los briefings en la mañana fueran interesantes: ¿dónde encontraríamos térmicas confiables? ¿Dónde estarán los sotaventos hoy? ¿Dónde volaremos viento en contra?

Un día que había techo bajo, pero las térmicas seguían siendo fuertes, fue demasiado para mí y me fui a aterrizar. O eso pensé. Mónica me vio desde tierra y me habló por radio: “No vayas a aterrizar todavía. ¡Sube, vamos!” Fue mi turno de una sesión privada en la que me decía cuáles térmicas parecían mejores y me animó a seguir. Justo lo que necesitaba.

## ¿Qué aprendí?

Muchas de las notas que habíamos escrito de nuestras metas para esa semana tenían que ver con girar mejor en térmica y volar más tiempo o más lejos. Todos hicimos eso al menos y en muchos casos

logramos más de 30km. El último día, todos tuvimos una charla personalizada y un análisis de Ferdi acerca de dónde estábamos como pilotos. Algunos recibieron consejos de mejorar su manejo en tierra o en SIV, mientras que otros solo debían volar más.

A Brigitte, que vive cerca de Innsbruck, le pareció motivador volar con un grupo de su nivel en vez de con otros que vuelen más. Veit de Dresden quería aprender a tomar mejores decisiones y tener más confianza durante vuelos largos: lo logró volando unas 15 horas en cuatro días con vuelos de más de 30km. Andreas necesitaba confianza tras un accidente. Su sonrisa durante la charla fue prueba del éxito. “Estoy muy feliz con los vuelos largos y tranquilos que hice esta semana y a veces tener un guía casi privado”, dijo.

Me dieron la interesante e inesperada recomendación de volar en competencias recreativas como el Ozone Chabre Open o el Gin Wide Open. Ferdi explicó: “Si eres bueno encontrando tu propia forma de aprender cosas nuevas, estas competencias te darán las metas para seguir motivada durante vuelos largos. ¡Además, son divertidas!”

*El curso fue en alemán y lo dio Ferdinand Vogel (ferdinand-vogel.de) con Monika Eller como anfitriona en su posada en Bassano (parafly.at)*

### ▲ BASSANO CLÁSICO

Bassano es el lugar perfecto para entrenar con su ladera orientada al sur, bastantes cruces para que sea interesante y muchos aterrizajes en la llanura. La nueva posada de Mónica Eller para pilotos (arriba a la derecha) tiene su despegue privado.

En el grupo, Ferdinand Vogel es el tercero de izquierda a derecha y Monika Eller es la tercera de derecha a izquierda.

Fotos: Bastienne Wentzel y Ferdinand Vogel



## MI PRIMER SIV

**Guías:** Jenni Fleming, Graham Grant, Tim Digings de Revolution Paragliding ([flysussex.com](http://flysussex.com))

**Piloto:** Tarquin Cooper, Skywalk Arriba (EN B), arnés Gin Verso

Fui a un curso SIV de una semana en Oludeniz en abril. Fueron ocho vuelos en cuatro días con un vuelo supervisado de reconocimiento el día antes y un minivuelo de distancia incluido después. La mayoría era la primera vez que hacíamos un SIV, teníamos pocas horas, aunque para un piloto era su cuarto SIV.

Siempre había querido volar en Oludeniz porque ya había estado ahí y tenía sentido ir con Revolution porque los conocía de mi escuela de vuelo, Fly Sussex. Fue una ventaja tener los mismos instructores con los que aprendí. Sentí que ya me conocían un poco y que podían darme mejores consejos.

Tenía bastantes expectativas porque ya había investigado un poco. Esperaba no disfrutar la experiencia sino verla como entrenamiento y como una experiencia emocionalmente exigente. Pero también esperaba hacer horas de vuelo y mejorar bajo supervisión. En particular, quería mejorar mi pilotaje activo.

El primer día fue de trámites, charlas y revisión de equipos, con un vuelo de reconocimiento en la tarde. Después hicimos cuatro días seguidos con dos vuelos diarios. Hicimos todas las maniobras,

desde orejas hasta pérdidas, después, durante los últimos días pudimos concentrarnos en habilidades que queríamos practicar. El último día, hicimos un vuelo de distancia corto para aterrizar en la playa en Butterfly Valley.

En general, los vuelos estuvieron impresionantes: condiciones suaves, buena vista y bastante altura, algo que agradecí. En vuelo, las instrucciones fueron claras y después teníamos charlas con videos.

Lo memorable para mí no fueron necesariamente las maniobras. Lo que más me dio satisfacción fue aterrizar bien después de haberme pasado de largo el aterrizaje. Durante el vuelo de distancia, giré mi primera térmica de verdad y remonté más de 600m, que fue genial. Ese fue el momento en el que me dije, ahora soy piloto.

En cuanto al curso SIV, las barrenas y wingovers fueron divertidos. Algo obviamente memorable fue la pérdida... porque es una pérdida. Y no me defraudó con emociones, anticipación y ejecución.

La primera pérdida me dio miedo. En realidad no hice nada mal. Seguí las instrucciones, volé en reversa, pero cuando subí las manos tuve una abatida horrible: se sintió como una catapulta y las líneas me rozaron el casco. Sin tiempo para preocuparme, hice una segunda pérdida y salió a la perfección.

En la charla, nos mostraron el primer video y todos me animaban mientras daba tumbos por el cielo. La fanfarronada fue bastante útil para reírme de mi primer esfuerzo. Pero unos días después, volví

### ▲ TURQUÍA CLÁSICA

“Wingovers en la playa...”

Foto: Erwin Voogt

### ► BAJO INSTRUCCIÓN

Preparación prevuelo en el despegue y concentración en vuelo durante una pérdida

Fotos: Jenni Fleming / Tarquin Cooper



a ver el video y sí que me dieron escalofríos - no me había dado cuenta lo malo que fue. Decidí que era algo que no quería compartir. A pesar de que no iba a caer dentro de la vela, este segundo miedo fue más difícil de procesar y lo tuve varios días.

Hacer pérdidas fue decisión personal y no había presión, pero en retrospectiva, habría sido mejor trabajar en consolidar las habilidades aprendidas a principios del curso, como colapsos, barrenas o practicar hacer orejas con acelerador.

## ¿Qué aprendí?

Para mí fue para aprender a tener más confianza como piloto. Tal y como esperaba, terminé sintiendo que mejoré en pilotaje activo, sabiendo cuándo frenar y cuánto. Todavía falta por aprender, pero mejoré.

Algo que pensé después es que me gustaría que hubiera más enfoque en las habilidades mentales necesarias para manejar el miedo en esos momentos. El miedo es un enemigo de los pilotos con pocas horas y es lo que hace que reaccionemos incorrectamente y terminemos en una cascada. Por ello, es crucial tener la habilidad de mantenerse calmado y pensar con claridad.

Haber hecho un SIV me ayudó a tener más tolerancia al miedo y un poco de turbulencia ya no me aterrorizará y eso solo puede ser bueno. Después de todo, ¡volar debería ser divertido!

[instagram.com/adventuretarq](https://www.instagram.com/adventuretarq)

## APRENDIZAJE DE POR VIDA

Hay un curso para lo que sea que quieres hacer

### VUELO DE DISTANCIA AVANZADO

Diseñados para pilotos que quieran hacer más distancia en un ambiente amigable, para estos cursos avanzado generalmente deberás haber volado una distancia mínima (50km, por ejemplo) y asumir que quieres volar lejos y rápido. Una forma excelente de subir del nivel intermedio.

### SIV AVANZADO

Una vez que hayas hecho todo en tu primer SIV, puedes avanzar más y hacerlo de nuevo o hacer un curso más corto de dos días para trabajar en cosas específicas. Lawrie Noctor, que recién hizo un curso en Annecy ([flyeo.com](http://flyeo.com)), explica: "La diferencia clave es que tienes la capacidad adicional no solo para hacer las maniobras sino para mirar a los lados - tiene una consciencia adicional".

### ACROBACIA

No te preocupes, no tienes que ser Pál Takáts. "Para mí es más importante lo que tiene el piloto en la cabeza que su experiencia previa", dice el excampeón mundial de acro François Ragolski ([francoisragolski.com](http://francoisragolski.com)). "Los cursos de acro en realidad consisten en pilotaje avanzado y ayudarán a cualquier piloto de distancia, biplaza o de cualquier aventura de vuelo".

### PARAMONTAÑISMO Y VIVAC

Para quienes quieran ser autosuficientes en la montaña durante varios días. Escuelas como AlpWind ([alpwind.fr](http://alpwind.fr)) en Chamonix, Francia, se especializan en hacer cursos de vuelo de aventura: desde fines de semana introductorios hasta clases maestras de vuelo vivac.

### COMPETENCIA

Las competencias recreativas pueden servir de introducción al vuelo de competencia (y volar con muchos pilotos) y generalmente vienen con su buena dosis de pedagogía y orientación. En algunos países existen ligas o programas pedagógicos - participa, es la mejor forma de aprender.



## XC ALPINO

**Guías:** Pierre Chesne y Florian Sánchez de Pollen Parapente ([pollenparapente.com](http://pollenparapente.com))

**Piloto:** Charlie King, BGD Base 2 Lite (EN B), arnés Woody Valley GTO Light 2

El curso que hice fue una semana de vuelo de distancia nivel 1 de la FFVL (Federación Francesa). Vivo en el sur de Francia y el curso estuvo subsidiado por la liga femenina de la FFVL de Provence Alpes Côte d'Azur y en el grupo solo había mujeres. Estuvimos en Vallouise en los Ecrins, en los Alpes franceses durante cuatro días.

El curso de distancia nivel 1 le sigue al de Perfeccionamiento en el proceso de entrenamiento francés. Está dirigido a pilotos que se estén iniciando en el vuelo de distancia. Seis pilotos estaban volando con parapentes EN-B, una estaba en un EN-A (¡y voló excepcionalmente bien!).

Vuelo desde hace años - desde principios de la década de 1990, de hecho. Pero no estado enfocada en vuelos de distancia durante los últimos 17 años porque tuvimos hijos. Fue solo recientemente sentí que ya tienen la suficiente edad para poder alejarnos de ellos en caso de una recogida larga. Pensé que el curso sería una buena forma de desempolvar mis habilidades,

volar con pilotos motivadas y tener la seguridad de que intervengan instructores en caso de tomar malas decisiones. Los Ecrins es quizás mi lugar favorito del mundo y además, una amiga estaba en el curso. ¡Así que no tuve que pensar mucho!

No estaba completamente segura qué esperar. No pasé por el sistema francés, así que no sabía exactamente dónde me ubicaba con respecto al nivel XC 1 y 2. Esperaba aprender acerca del clima, aerología y planificación del vuelo. Me imaginaba que volaríamos en grupo como patitos detrás de mamá pata mientras explorábamos los Ecrins.

Todos los días, nos encontrábamos a las 8 de la mañana para hablar de teoría, clima y discutir las opciones de rutas del día. Después, subíamos al despegue. La mayoría de los días hacíamos uno o dos vuelos antes de que las condiciones se activaran y trabajábamos en pilotaje guiadas por radio.

Después volvíamos a subir al despegue y nos preparábamos para despegar apenas hubiera condiciones para intentar hacer la ruta del día. Florian sacrificó su vuelo dos veces para probar las condiciones (demasiado temprano). Tuvimos condiciones "inusuales" para Vallouise durante los cuatro días, pero creo que hoy en día es normal tener condiciones inusuales en todos lados.

### ▲ RUTINA MATUTINA

Nos encontrábamos todos los días a las 8am para una charla y actualización del clima.

Fotos: Charlie King



Terminamos confinadas dentro de la zona del valle (que es amplio, hermoso e impresionante con montañas altas, así que no es difícil estar confinado), una vez debido a estabilidad y después por viento fuerte. Pero practicamos girar térmicas, hacer transiciones y planeos eficientes. Me pareció que solo volar junto a paredes de piedras enormes fue una experiencia excelente y me dio más confianza acercarme.

No logramos volar en bandada detrás de mamá pata porque era difícil mantenerse juntas: a algunas les costó más remontar que a otras, por lo que las que iban adelante seguían. Los planes de vuelo debían adaptarse a las condiciones, así que terminamos cruzándonos y saludando a nuestras compañeras de curso en vez de seguirnos.

Cada día terminaba con una charla y quienes querían podían hacer el examen para su licencia de piloto avanzado. Una tarde, aprovechamos el viento fuerte en el valle para demostrar nuestra ineptitud en control en tierra con velas de 14m<sup>2</sup> en las hermosas praderas alpinas rodeadas de marmotas.

El vuelo en general estuvo genial. El primer día rasgamos un poco en condiciones estables frente a lo que considero un despegue concurrido, así que fue el vuelo menos placentero para mí, pero

los demás días hubo buenas térmicas hasta unos 3400m sobre picos altos con fantásticas vistas de glaciares y montañas. El flujo generalizado de norte no fue ideal y a veces estaba turbulento con zonas de convergencia y brisas de valle fuertes.

En general, el curso sobrepasó mis expectativas. Aunque no logramos hacer vuelos de 50km, volamos todos los días y entrenamos mucho. Las charlas y clases estuvieron muy bien y estaban adaptadas a lo que pedíamos o necesitábamos. El equipo hizo todo lo posible para maximizar el vuelo y aprendizaje.

### ¿Qué aprendí?

1. A ser más eficaz en transición: decidir adónde voy a ir y volar en línea recta sin ir del timbo al timbo.
2. La paciencia rinde sus frutos y es posible remontar en térmicas muy suaves.
3. Ver y aprender de las trazas de vuelo de los demás, tanto a gran escala para planificar rutas, pero también a menor escala. En montañas altas, con caras complicadas, puede ser útil para ver adónde van o no van los pilotos, dónde remontan, etc.
4. Tomarse el tiempo para remontar lo más alto posible antes de iniciar la transición. Puede

#### ▲ LOS IMPONENTES ECRINS

El día empezaba a tomar forma con vuelos en la mañana y después vuelos de distancia en la tarde.

Fotos: Charlie King



ser tentador apresurarse si otros pilotos ya empezaron la transición, pero es mejor tomarse el tiempo para subir lo más posible antes de seguirlos. Llegarás más alto a la cresta siguiente y la vida será más fácil.

5. Vigila las condiciones: el viento que aumenta, las nubes que empiezan a crecer, etc. y no esperes demasiado para escaparte en caso de ser necesario.

Una de las cosas que más me frena en mis vuelos de distancia es el miedo a meterme en un sotavento y tener un colapso grande. El último día, me sucedió y aprendí algo. Conecté con el lado soleado de una ladera después de una transición, pero empecé la transición muy pronto y llegué bajo, por debajo de un bosque poco denso. Las térmicas eran flojas y derivaban hacia el sotavento con la brisa de valle. Decidí girar una térmica suave, pero la perdí. De repente, tuve un frontal inesperado. Todo sucedió rápido y salvo un aumento temporal de frecuencia cardíaca, todo salió bien. Aparentemente, reaccioné correctamente y el ala recuperó sin cambiar de rumbo. Volví al lado correcto de la ladera y seguí volando. Sé que a veces hay que remontar en el sotavento, pero la térmica era suave y vaga, o simplemente no estaba adentro.

#### ▲ PIENSA EN VOLAR, EN MÁS NADA

El entrenamiento no solo fue en vuelo sino en tierra  
Fotos: Charlie King

Otro día, no me di cuenta de que las condiciones estaban cambiando: el día se hacía más inestable, había más viento y se subía por todos lados. Solo el instructor Pierre y yo seguíamos en vuelo y me costó descender. Soy cobarde para las barrenas. Los instructores me decían con calma por radio que hiciera orejas y acelerara; que metiera una sola oreja, que acelerara e hiciera 360 suaves. Eventualmente, logré perder altura con orejas, acelerador y haciendo 360 con el peso del cuerpo. No creo que sea muy bueno para el ala y no estoy segura de qué haya aprendido aparte de intentar anticipar y evitar la situación, porque sería igual de mala descendiendo la próxima vez.

En retrospectiva, creo que me habría preparado mejor. No esperaba tener que hablar por radio (solo escuchar) así que no llevé micrófono, pero habría sido muy útil. Y sabía que no tenía bien ajustado el acelerador en el arnés, pero no lo arreglé. Pura pereza. Es mucho más eficiente tener todo ajustado correctamente y no tener que resolver en el camino.

A los pilotos que estén pensando hacer un curso para mejorar sus habilidades les diría, háganlo. Aprenderán mucho y es genial volar con otros pilotos motivados del mismo nivel y pasar unos días pensando solo en volar. ✎



# MAJIB PWR2

APRENDE



# Roadster 3

PROGRESA



# speedster 3

EXPLORA



# TiOX 2

COMPARTE



# OZONE SWITCH

El arnés modular de Ozone viene en dos modos – slick y completo. Lawrie Noctor lo prueba

**L**anzado a principios del año pasado, el Ozone Switch se anuncia como un "arnés versátil diseñado para el speed flying, speedriding y el paramontañismo". Ozone añade que es "duradero y funcional" y para pilotos "que quieran opciones". Me emocioné cuando lo vi y lo he estado volando desde hace más de seis meses.

## Materiales y diseño

El arnés básico está disponible en dos tallas: S/M (2kg, 150-165cm) y M/L (2.2kg, 165-190cm). Este es el que Ozone llama modo "slick" y, al igual que un arnés convencional de speed-flying / paramontañismo, no tiene protección dorsal ni compartimiento para el paracaídas. Para añadirlos, simplemente se fija el módulo de protección/paracaídas (725g) – para conformar el modo "completo".

El arnés es reversible en ambos modos. En el modo completo con un paracaídas convencional logré meter fácilmente una miniala de 17m<sup>2</sup> y una Geo 5 (MS) bien

plegada con un poco de cuidado. Con una bolsa de compresión y un paracaídas ligero también pude llevar ropa y un casco.

Me gustó que el arnés viene con una cinta para el paracaídas con funda y maillones, que son útiles y te ahorras €70. El arnés también tiene poleas para el acelerador (incluido), Velcro en la hombrera derecha para un GPS/vario pequeño y un buen bolsillo a la izquierda.

También me gustó ver que en modo completo la parte inferior no se deforma. Quien haya volado un arnés antiguo de speedflying reversible sabe a qué me refiero. Pero no solo es estético: hace que el control en tierra sea más agradable si tienes cosas dentro de la mochila.

Ozone cambió las hebillas de las perneras y de la ventral y ahora usan las tipo automáticas con un botón rojo que sobresale para bloquear la hebilla. A pesar de ser rápidos y fáciles de usar, en lo personal prefiero las hebillas que usaron en el Oxygen 1 (las Austrianpin de suelte rápido).

### ▲ CONTROL TOTAL

La versión completa del arnés, con la protección dorsal adicional y el compartimiento del paracaídas  
Foto: Ozone

### ► DETALLES

1. En modo paramontañismo con un ala ligera
2. Buen detalle en uno de los bolsillos para no perder nada
3. Hebillas de las perneras y ventral
4. En modo slick - nótese la mochila que no cuelga debajo del trasero

Fotos: Gareth Bird / Lawrie Noctor

Por último, el Switch está homologado EN 1651:2017 y LTF con una carga máxima de 120kg. Además, la protección inflable bajo el asiento está homologada bajo la norma CE por el CRITT (Francia).

## Accesorios

Cuando cambiaba de modo slick a completo, me tomó un par de veces hacerlo sin consultar el manual porque tiene unos cierres que hay que fijar con cuidado, además de guiar la cinta del paracaídas, etc.

En algunos arneses, el módulo adicional pareciera haber sido concebido después. Me agrada decir que el Switch se ve muy estilizado y no parece un arnés con una protección añadida. Es una sola pieza.

El airbag se infla fácil gracias a la bolsa de "recarga" incluida (agítala, enróllala y apriétala). El tubo tiene un mecanismo de cierre sencillo para evitar que el aire se escape. No se desinfló y tenía muy buena forma.

En cuanto al contenedor de paracaídas, pude colocar fácilmente un Ozone Angel 110. El mecanismo de cierre también es fácil de entender. Ozone incluye un cojín de espuma para rellenar el espacio restante y sirve de protección adicional cuando se vuela sin paracaídas.

## En tierra

Es fácil ponérselo y quitárselo, con perneras/ventral y una hombrera. Para el control en tierra con viento fuerte, los hombres tendrán que menearse un poco, pero una vez que lo hagan, el Switch es cómodo y maniobrable. La altura de los puntos de anclaje y la posición de las

perneras permiten estar cómodos en cualquier posición.

Cuando se despega de frente, por estar más recto, me pareció que tenía bastante espacio para inclinarse hacia adelante sin una presión molesta sobre el pecho. De igual forma, cuando me senté, la altura de los anclajes hace que la posición de las manos sea relajada.

Para hacer paramontañismo, la mochila tiene bastantes cintas que también sirven de portabastones y portaesquí. En cuanto al acolchado en la mochila, el arnés tiene dos tiras principales de espuma a lo largo de la mochila así como espuma en las hombreras y cinturón: adecuado para caminatas de dos horas.

## En vuelo

Me tomé varios vuelos ajustar las cintas, pero cuando lo logré estaba cómodo. Incluso lo probé durante un par de vuelos de distancia de un par de horas y, aunque extrañé la tabla bajo el asiento, y no es para lo que fue diseñado, me impresionó lo cómodo que es. Se puede usar bien el peso del cuerpo tanto en modo slick como completo. En modo completo, con el airbag completamente inflado y el paracaídas instalado, la parte inferior del arnés es un poco más rígida, que es bueno para vuelos largos en alas más grandes.

También lo probé como arnés de pasajero durante un vuelo biplaza de distancia y después de dos horas, el pasajero no estaba incómodo ni tenía molestias. Una ventaja adicional es que por ser reversible, el pasajero puede caminar con su propio equipo.

Usé bastante la protección dorsal porque el peso adicional es mínimo y tenía sentido llevarla.

## Precio

En Reino Unido, el Switch cuesta unas £849. La protección dorsal y el accesorio para el paracaídas cuestan £250 adicionales (incluyendo contenedor del paracaídas y cinta), por lo que son £1099 en total. Es caro, pero en realidad son dos arneses en uno. Además, está hecho con telas duraderas por lo que no se desintegrará apenas roces la hierba.

## Veredicto

Es un arnés que se transforma. Puede usarse para variedad de actividades y estar cómodo y tiene funciones ingeniosas. Es una gran mejora con respecto al Attack y el Oxygen 1 y si, como yo, vuelas alas diferentes y no tienes presupuesto para comprar más de un arnés, es una buena opción. 

## ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

**Lo que dice Ozone:** "El Switch es un arnés versátil diseñado para hacer speed flying, speedriding y paramontañismo. Es duradero y completo, para pilotos que quieran opciones".

**Nivel del piloto:** Speedflying y paramontañismo

**Tallas:** S/M, M/L

**Estatura del piloto (cm):** 150-165, 165-190

**Peso (kg):** 2, 2,2 (paracaídas/módulo de protección 725g)

**Homologación:** EN y LTF

[flyzone.com](http://flyzone.com)





# GIN GENIE X-LITE

“Tienes tres deseos...” Marcus King vuela esta obra de arte de Gin Gliders

## ▲ ESTILIZADO Y CHIC

Con apenas 3-3,5kg, el Genie X-Lite es hermosamente ligero pero robusto para pilotos de distancia comprometidos que quieran rendimiento y estar abrigados sin el peso de un arnés carenado convencional

Foto: Jérôme Maupoint

## ► DETALLES

1. Ventral y perneras juntas con un sistema antivolvido
2. El acelerador se conecta con el ala mediante nudos prussik
3. Cortalíneas debajo del portainstrumentos
4. Portainstrumentos grande con capacidad para dos o tres instrumentos
5. Asa de paracaídas bajo perfil con canales con cierre

Fotos: Charlie King

**G**in anuncia esta nueva versión del arnés Genie como un arnés para pilotos de distancia que también quieran hacer paramontañismo o vivac. Se ubica entre el Genie X-Alps, que ya no está en su página web, y el Genie Lite 3. El X-Alps era un arnés más ligero y especializado para competencias de paramontañismo, mientras que el Genie X-Lite pesa entre 3kg y 3,58kg y está disponible en cuatro tallas y es más adecuado para uso diario.

## Primera impresión

Cuando abrí la caja, me impresionó el estilo. Sigue la misma línea del Genie Lite 3 más pesado, con la tela gris inteligente y de aspecto sofisticado 70D Extreema (la marca del Dyneema 70D) con detalles rojos. Sin embargo, la tela ligera parece más robusta que la usada en algunos arneses carenados de paramontañismo. Al igual que en la versión más pesada, tiene una cola inflable para estabilidad aerodinámica. También tiene una "X" impresa que lo hace ver más sofisticado.

El arnés está disponible en cuatro tallas, por lo que deberías poder encontrar uno que te quede bien. Yo probé el L, que pesa 3,48kg. Se compara bien con el Woody Valley GTO Light 2, el competidor obvio, que pesa 3,66kg en una talla similar. Se nota que el arnés estuvo obviamente bien pensado y los acabados son de alto nivel.

## Seguridad

El X-Lite tiene una protección Koroyd parecida a la usada en los arneses Genie Lite y Neo Stay-Up. La protección consiste en múltiple tubos tipo pajillas que conforma la estructura de panal de abeja. La protección del X-Lite es más delgada que la usada anteriormente y tampoco se extiende hacia la parte alta de la espalda. Según Gin, esto les permitió que el arnés sea "el más aerodinámico hasta ahora" y la protección delgada hace que sea compacto.

Desde luego, la protección está homologada bajo la norma EN a 48G, que está bastante cerca del límite de 50G. Cabe

destacar que la homologación EN exige dos pruebas de caída con la misma protección. Debido a que el Koroyd está diseñado para "destruirse" cuando absorbe energía, el resultado es que la segunda caída tenga cifras más altas y este termina siendo el resultado. La primera caída dio 42G, similar a otros arneses del mismo estilo. La rigidez del Koroyd significa que no hace falta la tabla del asiento y solo tiene una tabla corta a lo largo de la parte delantera de la zona del asiento.

El arnés está diseñado con un solo paracaídas. Este se encuentra bajo el asiento dentro de un bolsillo delante de la protección dorsal, lo que mantiene la profundidad total del arnés al mínimo. Las cintas del paracaídas pasan por un canal con cierre hasta las hombreras. El arnés viene con su propio contenedor interno para el paracaídas y el sistema se cierra con dos agujas plásticas. Tiene otro cierre en la parte delantera para facilitar la extracción.

A pesar de que el asa es de bajo perfil, se encuentra donde la mano toca la cadera de forma natural. Los pilotos que quieren la seguridad adicional de un segundo paracaídas que pueda usarse con ambas manos, pueden instalar un portainstrumentos con paracaídas.

## Sentarse

A diferencia de algunos arneses ligeros, es muy fácil sentarse en la Genie X-Lite y no hace falta afincarse. La ventral principal es en T con hebillas de suelte rápido, por lo que solo hay que hacer dos conexiones. El

carenado se cierra con hebillas plásticas, una va hacia una cuerda elástica y la otra a un antiolvido en la ventral. También tiene una cinta de pecho para mantener las hombreras en su lugar.

El carenado se ajusta con tres cuerdas que van de cada lado. Los ajustes se hacen deslizando un nudo prussik entre unos nudos ya hechos. Para ajustar el ángulo con más precisión, debe moverse la cuenta plástica por una línea. La tabla de los pies consiste en una tabla triplex ligera y tiene cuatro puntos de soporte, lo que la hace estable incluso para pilotos con piernas largas como yo.

Es fácil entrar en el arnés y no hacen falta técnicas especiales. No tiene imán para cerrarlo, pero no me pareció necesario porque el carenado se mantiene cerrado en vuelo. La tela es ligera pero protege bien del viento: no sentí que entrara frío incluso a 3000m con pantalones cortos.

Además de las hombreras y la ventral, tiene dos cintas ajustables de cada lado que permiten ajustar el ángulo del espaldar superior e inferior. Me gusta que puedan ajustarse en vuelo, por lo que ajustarlos fácil. A diferencia de otros arneses, no tiene ajuste para levantar la parte delantera del asiento.

Cuando me senté en el arnés por primera vez, se sintió duro, con un espaldar bastante rígido y no demasiado acolchado en el asiento. Pero venía de un arnés tipo hamaca con protección inflable. Una vez que me acostumbré, me pareció bastante cómodo y el ajuste del espaldar ayuda a que así sea por lo que puedes ajustar el soporte para que se

adapte a tu cuerpo y a tu forma de volar.

Tiene un acelerador suave de tres peldaños. Está conectado a la tabla del asiento con una liga para mantenerlo tensado en vuelo. Gin colocó sensatamente este fijador en la parte baja de la tabla de los pies para que sea fácil de ubicar y usar el acelerador en vuelo - este tipo de detalles es lo que hace un excelente producto.

## Almacenamiento

Tiene varios bolsillos. El principal es el bolsillo trasero, que es razonablemente grande, pero no el más grande que he visto. Adentro, tiene un bolsillo interno sencillo cosido al forro. La tela se siente un poco endeble, por lo que quizás debas tener cuidado cómo guardas tus cosas. Tiene agujeros para guiar el tubo del camelbak y el cable de la radio.

Definitivamente podrías llevar lo suficiente para un viaje corto, pero para aventuras más largas querrás un arnés con más capacidad. A diferencia de muchos arneses, no tiene bolsillo para el lastre delante de la protección porque el paracaídas está en esta zona. Sin embargo, tiene un bolsillo grande debajo del portainstrumentos integrado al carenado con 5,3l de capacidad en la talla L. Además, tiene un bolsillo con cierre en ambos lados.

El panel de instrumentos tiene buenos acabados y tiene un gancho para fijarlo a la ventral para que tenga un buen ángulo. Es lo suficientemente grande para una tableta grande. Tiene un cortalíneas integrado con bolsillo propio.





2

4

5

#### ▲DETALLES

1. Acelerador fácil de usar
2. Protección dorsal Koroyd de apenas 8cm de espesor homologada a 48G
3. Asiento con buena forma con una tabla mínima en la parte delantera
4. Tela de Dyneema de aspecto sofisticado
5. La protección dorsal delgada de Koroyd y la ubicación del paracaídas delante de la misma hace que el arnés sea muy estilizado y no tan grueso como otros arneses parecidos

Fotos: Charlie King / Brian Steele

## En vuelo

Volé el arnés con alas EN-B y EN-C. Me pareció que era bueno y estable y transmite suficiente información para aprovechar al máximo las condiciones. El alabeo puede ajustarse fácilmente con la ventral, por lo que puedes aflojarla cuando busques burbujas suaves y apretarla cuando estés en transición. Me sentí a gusto rápidamente. No se siente que se haya comprometido en sensibilidad para reducir el peso.

En transición, la naturaleza aerodinámica del arnés funciona para que sea estable en el eje horizontal gracias a la cola larga. El acelerador es muy fácil de usar, por lo que seguramente lo harás. Ello permite volar de forma eficiente.

## Veredicto

Desde que ves el Gin Genie X-Lite sabes que es un producto bien acabado. La compañía creó un arnés ligero pero que es adecuado para usarlo a diario y seguir teniendo un equipo ligero y más compacto (perfecto para pilotos con problemas de espalda). Gracias a su comodidad y sensación de eficiencia no

pareciera que se haya comprometido la parte de vuelo para reducir el peso.

Por ser fácil de usar, también sería un primer arnés carenado para quienes busquen más rendimiento y estar abrigados sin el peso de un arnés carenado convencional. **XC**

*Marcus voló el Genie X-Lite con una Triple Seven Knight 2, una Flow Fusion Light y una Little Cloud Gracchio*

## ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

**Lo que dice Gin:** "Para pilotos que quieran hacer XC, incluyendo paramontañismo. Sus características y su rendimiento serán del agrado de los pilotos de distancia más dedicados".

**Nivel del piloto:** Intermedio en adelante

**Tallas:** XS, S, M, L

**Estatura (cm):** <165, 165-175, 170-185, 185-200

**Peso (kg):** 2,99, 3,08, 3,21, 3,48

**Precio:** Unos €1700 / \$2000US

**Homologación:** EN/LTF

[gingliders.com](http://gingliders.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](http://www.u-turn.de)





**Cross** *en Español*  
**Country**