

Septiembre 2021

Revista internacional de vuelo libre

Cross *en* Español Country

61



RUSH SIX

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

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



NUESTRA PASIÓN, DESDE 1998

En los tiempos del nacimiento de Gin Gliders en 1998, el fundador y diseñador jefe Gin Seok Song ya era uno de los diseñadores de parapentes y pilotos de competición más experimentados del mundo, habiendo diseñado y volado algunas de las alas de competición más exitosas de esa época.

Inspirado por un grupo internacional de ingenieros, pilotos de competición y amigos, Gin decidió perseguir su visión personal de una marca de parapentes que pone la innovación, la artesanía y la excelencia en ingeniería como piedra angular. Sin tener que dar ya respuesta a contadores ni a los indicadores de marketing. Años más tarde, Gin sigue siendo el único diseñador de los primeros años todavía activo en la competición de alto nivel.

El Boomerang anunció su llegada a la escena cuando Louise Crandal voló un prototipo hasta la victoria en los campeonatos argentinos de 1998, superando a un fuerte grupo de hombres en el proceso. El Boomerang dominó las competiciones durante más de una década, con innumerables títulos internacionales y nacionales, y el desarrollo continúa hasta el día de hoy.





➤ PowerSeat Light – lightweight, durable and comfortable harness for PPG; 2.35 kg in M size

■ ■ POWERSEAT LIGHT



■ ■ POGO



➤ Pogo 4: exemplary comfort during long flights; 5.3 kg in M size

➤ Soul 2021: light pod harness for XC pilots; 3.5 kg in M size



■ ■ SOUL



61 SEPTIEMBRE 2021 ÍNDICE

► ESPÍRITU DEPORTIVO

Chrigel Maurer y Maxime Pinot al final de la Red Bull X-Alps
Foto: Matteo Challe

▼ EN EL NÚCLEO

Gira y sigue adelante en los Alpes
Foto: Félix Wölk



18

Al desnudo

Víctor "Moncho" Santamarta combina sus dos pasiones para lograr un equilibrio perfecto

24

La jugada de Maurer

Honza Rejmanek conversa con Chrigel Maurer acerca de su jugada durante la X-Alps

30

Batalla de gigantes

La historia de la X-Alps de este año fue entre Chrigel Maurer y Maxime Pinot – conversamos con ambos

42

¡600km, chicos!

Sebastien Kayrouz cuenta cómo voló 610km en Texas y rompió el récord mundial de parapente

48

Swing Arcus 2 RS

¿Tuviste una semana difícil? ¡Relájate! Dice Félix Wölk que voló esta B intermedia de Swing

52

Skywalk Arak Air

Charlie King vuela la nueva B intermedia ligera multiuso de Skywalk

DESPEGUE - Editorial 8 - Galería 10 - **EQUIPOS** - Nuevos productos 14-17 - **ENTÉRATE** - Al desnudo 18 - Atletas X-Alps 20 - **CI DE VUELO** - Malin Lobb 22 - Clima 24 - Paramotor 28 - **RESEÑAS** - Swing Arcus 2 RS 48 - Skywalk Arak Air 52 - Icaro Xema 56 - Casco Supairvisor 58 - Máscara CimAlp 59

DESPEGUE



EN CASA

Chrigel Maurer disfruta el momento mientras firma en la baliza de Kronplatz el 28 de junio, antes de ganar su séptima Red Bull X-Alps. Foto: Sebastian Marko

UN GRAN VERANO

A veces, las cosas parecieran llegar a otro nivel. A mediados de año, se rompió el récord mundial y Chrigel Maurer ganó su séptima Red Bull X-Alps consecutiva.

El fin de semana del 19 y 20 de junio fue intenso. Sebastien Kayrouz se convirtió en el primer piloto de parapente en volar más de 600km. Rompió el récord mundial al volar 610km. Eso es de Madrid a Tánger, de San Francisco a Los Ángeles, de Buenos Aires a Santiago – ¡es lejos en parapente! Su nombre quedará en los anales del deporte para siempre.

Al día siguiente, arrancó la Red Bull X-Alps con doce días de acción ininterrumpida para los involucrados y para los que se engancharon demasiado con el rastreo en vivo. Cada piloto en la carrera lo da todo y algunos lo pagan caro

con caídas, raspones y sustos, pero los líderes muestran lo que es posible.

Todos los participantes tienen historias que contar, pero en este número nos enfocamos en la batalla casi shakesperiana entre Chrigel Maurer y Maxime Pinot. Ambos pilotos se batieron en un duelo desde el inicio, durante el Prólogo y hasta el desenlace.

Así como entrevistamos a Chrigel y a Maxime, revisamos la decisión clave de Chrigel que le dio 150km de ventaja - pero, ¿qué vio que los demás no? Honza Rejmanek habló con Chrigel para averiguarlo. Por último, Martin Morlet pasa a los pilotos por el filtro analítico para sacar estadísticas de rendimiento.

Disfruta de este número

Ed Ewing, editor

Cross Country

In the core since 1988

Editor: Ed Ewing

Editor asociado, diseñador: Marcus King

Editora de noticias: Charlie King

Traducción: Joanna Di Grigoli

Colaboradores: Bruce Goldsmith, Jeff Goin,

Honza Rejmanek, Gavin McClurg,

Publicidad: Verity Sowden-Green

Crecimiento empresarial: Laurent

Boninfante

Director: Hugh Miller

Cross Country en Español

espanol@xcmag.com

COLABORADORES

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

Visita www.xcespanol.com/como-contribuir/

ACERCA DE

La revista Cross Country se fundó en 1988 como un foro internacional para la creciente comunidad de pilotos de todo el mundo. Desde entonces, nos hemos expandido y llegamos a pilotos en 75 países.

Cross Country en Español se estableció como revista digital en 2015. Gracias por hacerla posible.

Visita www.xcespanol.com para más detalles.

EN LÍNEA

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



AVISO LEGAL

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

CÓMO LEERLA

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



FOR YOUR DISTANT GOALS

VISION
(LTF/EN B)

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



FOR YOUR SECURE MOMENTS OF HAPPINESS

ANNAPURNA
(LTF/EN A)



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

www.u-turn.de



SAFE FUN



Jugando en los escalones
del Auditorio de Tenerife
con la nueva Chili 5 de Skywalk
Foto: Mario Eder





Un día de verano por
la autopista de Saint André
a Dormillouse en los Alpes
del Sur de Francia
Foto: Marcus King





www.SeeYou.Cloud

Navigation App | Logbook

XC Planner | Learning & Sharing

Weather integrations | My Devices



Install the [free navigation app](#) SeeYou Navigator

Unlock [premium features](#) with SeeYou Subscription



www.naviter.com



CHILI 5

La nueva EN-B de Skywalk está diseñada para volar distancia cómodo y relajado. Es intuitiva y fácil de volar y transmite información precisa. Es su primera B intermedia con sistema de pilotaje con las bandas traseras. Está hecha con una combinación de telas TX-Light y Dominico 30 DMF, lo que la hacen, según ellos, 10% más ligera que su predecesora pero con la misma robustez y durabilidad. Tiene los Jet Flaps para subir mejor y para un mejor comportamiento durante la pérdida. Disponible en tallas XXS (55-85kg) a la L (105-135kg) y pesa 4,5kg to 5,6 kg según la talla. [✉ skywalk.info](#)

FIRESTARTER

La Firestarter es una EN-C ligera para volar distancia de S.E.A Paragliders, con sede en Ucrania. Afirman que tiene buena estabilidad en el cabeceo, acelerador con poca presión, respuesta equilibrada en los frenos y en general, comportamiento fácil para una C. Tiene 6,6 de alargamiento, más que la Ozone Delta 4 (6,05) o la Advance Sigma 11 (6,07). Está hecha de Porcher Skytex 27 con Dominico 30D en el extradós del borde de ataque. Al momento de publicación, la talla M ya estaba homologada y le seguirán seis más, de la XXS (55-70kg) a la XL (105-125kg). La talla M pesa 3,6kg. [✉ sea-wings.pro](#)



PROFLY LEELOO

“¿Cómo sería un ala si un diseñador la hiciera para él, sin sacrificar en calidad ni en costos?” Profly dice que sería como la Leeloo. Es una EN-B ligera de alto rendimiento diseñada por Michael Nesler, que también diseña para Swing, entre otras marcas. Dicen que esta ala “sin sacrificios” tiene pilotaje sensible, transmite información fácil de entender y tiene amortiguación excelente. La tecnología RAST ayuda a que sea más resistente a los colapsos y las varillas de nitinol permiten plegarla de forma compacta. Se fabrica en Europa y está disponible en cinco tallas y la más pequeña pesa 3,5kg. [✉ profly.org](#)

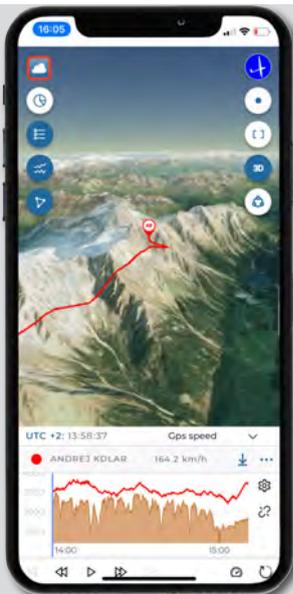


FACEPLANT

“Los lentes de sol más sustentables del mundo” son “increíblemente indestructibles”. La montura está hecha de botellas plásticas recicladas. Son flexibles e indestructibles, pero sí caducan. Si los envías a Faceplant, los reciclarán. Los lentes biodegradables tienen “claridad óptica irreal” y protección UV400 / Cat 3. Pero si los colocas en el suelo, empezarán a biodegradarse a los diez días y desaparecerán por completo después de cinco años. Tienen dos diseños para formas de caras diferentes y el proyecto Kickstarter está completamente respaldado.  <https://bit.ly/3zei26Q>

CRUISER S

Los paracaídas motorizados son un nicho de nuestro deporte y son populares en el hogar de Apco, Israel. La nueva Cruiser S de Apco está disponible en dos tallas: 500 y 550 pies cuadrados. Reemplaza la Cruiser original y tiene mejor inflado - sube más rápido con menos potencia de parte del motor y tiene mayor estabilidad en el alabeo (lo que la hace más fácil de maniobrar en vuelo). Tiene mejor pilotaje y velocidad crucero más rápida, según Apco, y requiere un poco más de RPM (100-200). Es fácil de volar y fácil para los alumnos. Disponible en cuatro colores.  apcoaviation.com



NAVIGATOR 2.0

El SeeYou Navigator de Naviter es para dispositivos iOS y Android. La versión 2.0 se ha probado exhaustivamente y estará lista pronto. La nueva versión puede conectarse a dispositivos Bluetooth de baja energía. El registrador es significativamente más confiable y tiene una interfaz más sencilla. Puede medir la altura con el sensor de presión interno del teléfono, en caso de tenerlo, o conectarse a sensores de presión externos con Bluetooth de baja energía. Navigator 2.0 funciona a la perfección con la bitácora de SeeYou Cloud y permite subir vuelos a OLC, XContest, DHV-XC y WeGlide.  naviter.com



*muze*⁵

Think. Feel. Fly.



MINI JET

El Mini Jet de Airfer es un triciclo ligero pendular para ala delta. Está hecho de tubos de acero inoxidable rectangulares y está disponible con una variedad de motores como el Vittorazi Moster 185 MY20, Cors-Air Black Devil Pro o el Polini Thor 303, para el que puede instalarse un tanque de 18l (el de 10 o 12l son de serie). Se puede escoger desde un arnés plegable de tela o uno de fibra de vidrio tapizado, como el de la foto. El triciclo tiene 1,77m de largo, el eje trasero mide 1,53m de ancho y pesa 36kg con motor Moster y asiento de tela o 39kg con el de fibra de vidrio.  airfer.com



KINDER 2

El nuevo arnés Kinder 2 de Supair es para niños de 1,15m a 1,60m de estatura, 6 a 12 años aproximadamente. Tiene dos puntos de anclaje a diferentes alturas para adaptarse a la estatura del niño y si se usan separadores suaves o rígidos. Las perneras y hombros pueden ajustarse bastante y tiene un bolsillo trasero, además de espuma de protección homologada EN / LTF. Según Supair, el nuevo sistema de cierre de dos puntos es rápido y seguro. El Kinder 2 pesa 1,95kg y su PVP es de €350 con IVA incluido. Estará disponible en septiembre. Hecho en Europa.  supair.com



LOUSTIC 2

Para pasajeros todavía más pequeños está el nuevo Loustic 2. Es para niños de unos 3 a 6 años o hasta 1,15m. Es robusto y sencillo y ahora viene con la misma tela verde de los arneses de la gama de Supair. Tiene protección de espuma y muchos ajustes para adaptarse a la forma y estatura del niño. Al igual que el Kinder 2, tiene dos anclajes a alturas diferentes. Un 'bolsillo para el osito' para que el niño pueda compartir el vuelo con su juguete preferido sin riesgo a que se caiga. El Loustic 2 ya está disponible por €310 con IVA incluido.  supair.com





KORTEL KOLIBRI EVO

Siete años después del lanzamiento del original, KorteL actualizó su arnés carenado ligero para vivac. “Conservamos los mejores detalles y mejoramos el resto”, dijo KorteL. ¿Qué cambió? La pernera izquierda ahora se abre para un acceso más fácil, el asa del paracaídas es menos propenso a moverse, las hombreras tienen deslizadores, nuevos bolsillos y un sistema de cierre del carenado con el que se conectan las bandas del paracaídas de forma simultánea. Viene en tres tallas y la intermedia pesa 2kg. Las mejoras pueden aplicarse al original. [KortelDesign.com](http://kortedesign.com)



OZONE BV1 HARNESS

Un vistazo al próximo arnés ligero para vuelo vivac y aventura de Ozone, el BV1. Según Ozone, se desarrolló a partir del F*Race, su arnés para la Red Bull X-Alps y tiene protección inflable y varillas de nitinol de soporte en el espaldar. Se pliega compacto pero es el modelo profesional de aventura de Antoine Girard para guardar “cantidades enormes” de equipo. Gracias al moldeo 3D avanzado, Ozone afirma que la aerodinámica sigue siendo buena incluso cuando está lleno. Pesa menos de 2kg y puede usarse también para volar a diario. flyozone.com



PLAY WITH STYLE
& FREE YOUR MIND

The Freestyler and Acro-Trainer offers easily accessible dynamics. The **MORPHEUS Next Generation** is the world's first infinity tumble capable certified paraglider (LTF/EN D). It pays homage to the Acro History of U-Turn with the insights of the next generation of development.

www.u-turn.de



SAFE FUN



▲ TOBOGÁN

Víctor Rodríguez compitiendo en los
Juegos Mundiales en Polonia en 2017
Foto: Marcus King

AL DESNUDO PARAPENTE MONCHO

Mi nombre completo es Víctor Rodríguez Santamarta pero en las redes me conocen como Parapente Moncho. Soy de León, España y he volado la mitad de mi vida. Tengo 33 años. Aprendí en una escuela de deportes en mi ciudad cuando tenía 17.

Pensaba que volar iba a ser algo extremo, como saltar de un acantilado. Pero fue sencillo, muchos inflados y progreso lento.

Siempre fui un chico inquieto. Jugué baloncesto y rugby, pero me di cuenta que el parapente era el deporte para mí. Me iba en tren hasta Ponferrada todos los fines de semana para encontrarme con otros pilotos. Así fue que progresé en térmica, siempre con la seguridad como prioridad.

Empecé a volar paramotor después de haber volado parapente cuatro años.

Mis mentores fueron Jesús Calleja y Juanjo García Abajo. Empezaron a entrenarme y yo solía ir de asistente a sus competencias. Cuando Juanjo se retiró de la competencia, me quedé con su lugar en el equipo y eso fue algo muy especial. Las competencias me motivaron a empezar en paramotor.

Mi primer parapente fue un Independence Dragon 2. Ahora vuelo un ITV Fury 14 proto con un motor Sky Engines Boxer 220S y una hélice Helix para slalom. Para volar en parapente tengo un ITV Guardian y un Gin Genie Lite 3. También tengo dos biplazas: un Windtech Ru-Bi 2 42 para volar sin motor y

un ITV Bulldog 35 con un triciclo Power2Fly Fenix para volar con motor.

Siempre busqué patrocinantes desde el principio. Es así como he podido comprar equipo. Antes de las redes sociales, tenía un blog. Es más fácil darle retorno a los patrocinantes hoy en día gracias a las redes sociales. Es una herramienta muy útil. Uno conoce gente y entra en contacto con pilotos de todo el mundo. No lo veo como un trabajo porque es donde expreso mis ideas.

Siempre quise ser bombero. Me hice bombero cuando tenía 19 y mi trabajo me permite volar porque hago turnos de 24 horas y después tengo cuatro días libres.

Me encanta mi trabajo y la estación de bomberos es mi segundo hogar. Me motiva ayudar a los demás. De no ser bombero, no podría combinar el trabajo con el vuelo de la forma en la que lo hago. Es la combinación perfecta de pasiones.

Casi nunca me pierdo un amanecer o un atardecer. Me encanta estar en la naturaleza. Procuero aprender de los maestros y dejar el estrés de un lado.

La meditación ayuda a estar más en tiempo presente, y cuando volamos, meditamos casi sin saberlo. Cada vez que giramos una térmica, meditamos. Si voláramos todo el rato, no haría falta meditar. ¡Pero no podemos estar las 24 horas en el aire!

Este campeonato de slalom que gané es en el que más concentro he estado, es el que mejor me ha salido. Todas las mañanas antes de volar, hacía un poco de yoga y entre las mangas hacía meditación para visualizar la prueba. Ser campeón español de slalom es un título que no tenía todavía. Tenía varios años quedando de segundo, siempre tenía algún problema mecánico o algo, pero finalmente me monté en el primer lugar. Hasta que no me lo dijeron no lo creía.

La organización y el circuito estuvieron buenos. No se volaron muchas pruebas porque había mal tiempo. No podía fallar, no podía irme al agua.

Uno planea y Dios se ríe, sobretodo hoy día. Este año está el campeonato europeo en Polonia y el Icarobatix en la Coupe Icare. También me estoy iniciando en la precisión y mi meta es ir al mundial en Macedonia.

Le pedí matrimonio a mi novia. Pero retrasaremos la boda hasta que mejore la situación con el Covid.

Quiero seguir viajando con mi van y seguir haciendo aventuras. Es algo que extraño. Quiero agarrar el paramotor, ver un punto en el mapa e irme. 

Entrevista: Joanna Di Grigoli

Víctor Rodríguez ganó el campeonato español de slalom en paramotor en junio. Puedes encontrarlo en [instagram.com/parapente_moncho](https://www.instagram.com/parapente_moncho)



MACFLY
PARAMOTORS
PASSION, FUN AND EXPERTISE
[macflyparamoteur.com](https://www.macflyparamoteur.com)
JEAN MATEOS +33 6 80 48 74 84



GUÍA EXCLUSIVA: LOS ATLETAS DE LA X-ALPS

Martin Morlet analiza a fondo el desempeño de la crema y nata del deporte

Martin Morlet lleva la página web XC Analytics. No es un extraño del alto rendimiento - es experto en vuelo en llano y fue el primero en volar 400km en Francia - y combinó sus habilidades en estadísticas con su amor por el vuelo. El resultado es una página web y una aplicación que pueden ayudar a cualquiera a analizar su vuelo. Se sube una traza y el vuelo se analiza en cuatro partes: explorar (búsqueda de térmicas), remontar, 'flotar' (transición con mejor tasa de caída que el ala) y planeo (transición con una tasa de caída peor a la del ala). El análisis muestra tus fortalezas y también dónde puedes mejorar.

Martin y su equipo analizaron a los pilotos en la X-Alps y a continuación, lo que descubrieron de los mejores cinco que llegaron a la meta.

1ro Chrigel Maurer, el águila

Más que volar, Maurer demostró nuevamente que para ganar la X-Alps hay que volar al límite de lo

posible. Solo así, logró volar 87% de la distancia recorrida. Este año, los mejores cinco pilotos volaron más de 80%. También significa que hay que estirar cada día al máximo: en promedio, Chrigel aterrizaba cinco minutos más tarde que Känel y Oberrauner y 13 minutos más tarde que Pinot. Con condiciones buenas, incluso si se le puede retar, apenas es un poquito mejor. Con 63% de su tiempo en transición o flotando, va por delante del grupo y es particularmente mejor en flotar, con una Vz media (tasa de caída media) de -0,26m/s mientras que Oberrauner, por ejemplo, está a -0.36m/s. También consigue las mejores térmicas con un promedio de 1,05m/s, mientras que Outters está apenas por encima de 0,88m/s. Todavía no se ha encontrado su debilidad.

2do Patrick von Känel, el candidato

Patrick vuela casi a la par del maestro. En transición, donde pasa 60% de su tiempo, tiene la misma Vz (-0,26 m/s flotando, -1.6 m/s

▲ LOS MEJORES 5

Patrick von Känel, Maxime Pinot, Benoit Outters, Simon Oberrauner y Chrigel Maurer en la meta de la Red Bull X-Alps 2021 en Zell am See, Austria
Foto: Vitek Ludvik

planeando). Pero las térmicas que encuentra no son tan fuertes, +0.96 m/s en promedio, y comparado al resto de los mejores 5, pasa la mayor parte del tiempo buscándolas (un 9%). Pero Känel es tan rápido como Maurer en vuelo. En su segunda X-Alps no deambula sino que vuela recto y cerca de la ruta, a un eje de 0,552. Su velocidad de caminata de 12min 22seg por kilómetro sin descanso, es igual a la de Chrigel. Unos 'movimientos mágicos' en condiciones marginales lo harían un aspirante serio.

3ro Simon Oberrauner, el aprendiz perseverante

En su tercera X-Alps, Simon confirmó su lugar entre los líderes y voló en transición 58% del tiempo. A pesar de no tener la mejor Vz flotando (-0,36 m/s), y pasa más tiempo remontando (34%) que los mejores cinco, encuentra buenas térmicas (+1,02 m/s). De mantenerse a este nivel con una velocidad promedio más alta le habría permitido a veces ir a la cabeza. Con sus secuencias de vuelo que empezaban en promedio a las 5:28 UTC, comparadas a las 4:04 de Patrick, podría mejorar en las mañanas. Es excelente en todo y sus estadísticas mejoraron en comparación a 2019. La perseverancia podría ser su clave para ganar.

4to Maxime Pinot, el rival sin suerte

En teoría, no hay nada que detenga a Pinot. Es el mejor a pie sin descanso, a 10min 48seg por kilómetro. Solo tuvo que caminar más de lo esperado debido a errores pequeños, por lo que 17% de la distancia a pie (a la par de Patrick y Simon) podría haber sido menor. En vuelo, en

transición o en térmica, lucha contra Maurer: 62% del tiempo en transición o flotando, con Vz similar (-0,36 contra -0,26 flotando, pero -1,46 contra -1,60 en transición), con la mejor velocidad en vuelo cuando las condiciones son buenas (por ejemplo, 38,8km/h el 22 de junio, 39km/h el 23, y 45,4km/h el 25th). Pero como dijimos anteriormente, necesita aprovechar mejor las condiciones suaves a final del día, ya que aterriza un poco más temprano (18:45 en promedio) y manejar mejor el clima poco común. Desde un punto de vista estadístico, lo único que lo separa del Águila es la habilidad de volar en condiciones marginales. Es más fácil decirlo que hacerlo.

5to Benoit Outters, el senderista indetenible

Benoit no deja de sorprendernos. No tiene tanta experiencia como los demás, pero compensa esta pequeña desventaja con un ritmo de caminata implacable. Pasa 27% del tiempo corriendo y su increíble velocidad de 15:31 por kilómetro con descanso, durante 25 horas más que Pinot y casi 62.000m de ascenso acumulado, hace que te preguntes si no es el nuevo hombre nuclear. En vuelo, a pesar de volar más en transición (64% planeando y flotando) se concentra más en la Vz: con -1,73 m/s, es la Vz más baja en total y sus +0,88 m/s en térmica están por debajo de los +0,95 de los mejores 20. Gracias al tiempo que pasa planeando y caminando, tiene la tasa mayor de desvío del eje a 0,563. Por no dudar en tomar su propio camino y tener gran potencial para mejorar en vuelo, podría pensarse, como es nuestro caso, que podría ser una sorpresa en próximas ediciones. 



DETALLE

Para un análisis más detallado del rendimiento de los pilotos en la Red Bull X-Alps visita XC Analytics xcanalytics.fr/en/xc-news-uk




independence
● paragliding

30 años
de experiencia en vuelo

fly it your way

www.independence.aero





LO BÁSICO
MALIN LOBB

CÓMO ENTRENAR SIV POR TU CUENTA



▲ MANIOBRAS SIV

Kilian Baumann se familiariza con la nueva Arcus 2 RS de Swing provocando un colapso asimétrico grande (izquierda) y haciendo bandas B

Fotos: Félix Wölk

AVISO DE SEGURIDAD

En este artículo, se asume que ya has hecho entrenamiento de seguridad básico bajo supervisión de instructores calificados. Hazlo primero antes de intentar hacer maniobras SIV solo. ¡Ten cuidado!

Soy instructor de cursos SIV a tiempo completo y comparto la zona de maniobras con diez escuelas, por lo que he visto uno que otro percance. Desde las maniobras más sencillas hasta las más dinámicas, la gente puede sorprenderte cuando menos lo esperas y meterse en problemas.

Algo sorprendente es toda la altura que puedes perder en una situación dinámica y lo frecuente que las cosas no salen bien con el paracaídas. Así que, ¿cuánto es demasiado bajo y qué maniobras deberías intentar en cada lugar?

Altura

Es lo más importante que debes tomar en cuenta. Si pierdes control, generalmente entrarás en una rotación descontrolada. Durante una barrena plana o autorrotación rápida, se pierde altura rápido y hay que anticipar el tiempo que requerirá ubicar y lanzar el paracaídas.

Puedes desorientarte y estar bajo fuerzas G fuertes. También tendrás que pensar en la altura que necesitarás para liberar el paracaídas de las líneas en caso de que se enrede con el parapente.



Tu lugar en el aire - 'zona de maniobras'

No sirve de nada tener mucha altura si en caso de lanzar el paracaídas aterrizas en una central eléctrica. Un terreno plano y despejado es el sueño, los árboles son nuestros amigos, los cables, definitivamente no. Debes tomar en cuenta tu altura y la deriva del día para mantenerte en buena posición.

Esto podría sorprender a mucha gente, pero no recomiendo entrenar sobre agua a menos que sepas que habrá un bote de rescate que te recoja. Hay mucha gente que viene a Flyeo en Annecy y pregunta si vendemos chalecos salvavidas porque quieren entrenar sobre el lago sin pensar en las consecuencias de que no los vean.

Caer al agua con paracaídas y acuatizar son dos cosas muy diferentes. Si vas a acuatizar, hay que ir viento en cola para que cuando entres al agua, la canopia te adelante y el borde de ataque impacte en el agua para que se mantenga lo más inflada posible. De esta forma, se asegura que las líneas permanezcan tensas y no te enredes tan fácil.

Cuando se cae en el agua en paracaídas, ya se tienen bastantes líneas alrededor después de inhabilitar el parapente, así que el piloto se enreda en segundos. Le llego a mis alumnos en menos de diez segundos y a veces tardamos varios minutos para desenredarles los brazos y piernas en el bote. Incluso con un cortalíneas y chaleco salvavidas, si esto te pasa y nadie viene a ayudarte las consecuencias pueden ser fatales.

Puedes estar colgado de un árbol toda la noche pensando en los errores que cometiste solamente con el ego lastimado, pero te ahogará en menos de dos minutos si te arrastra el ala. Este proceso es más rápido si hay olas: haz todo lo que puedas para evitar caer en una zona con olas o en un río con mucha corriente.

Malin Lobb es instructor de parapente y da cursos SIV en Flyeo en Annecy, Francia. flyeo.com

Tu nivel

Asegúrate de entender todo lo que sucede cuando las cosas van bien pero también cuando no. Cuando hice una pérdida por primera vez con una dos bandas, mantenía el ala a la vertical y me salía bien el paracutaje, pero no entendía por qué el ala quería entrar en negativo después de haber entrado bien.

No sabía que esto sucedía con parapentes alargados si están demasiado inflados a lo largo de la envergadura. Ahora es obvio, pero antes solo repetía mis errores. De haber entrenado con un instructor, me lo habría señalado inmediatamente. Es por ello que siempre es importante saber por qué sale bien, pero también por qué no. Así que, no importa si estás entrenando cabeceos sencillos o pérdidas en un ala de compe, no agarres malos hábitos porque no entiendes por completo la maniobra.

Entrenar solo es importante para dominar el deporte, pero asegúrate de hacerlo de forma inteligente. Ten bastante altura, una buena zona de entrenamiento y conoce la maniobra que estás haciendo, pero sobretodo, diviértete.

La repetición también es la clave. Una de mis citas preferidas de entrenamiento es: "En situaciones de tensión, no llegamos al nivel de entrenamiento que recibimos, bajamos al nivel de entrenamiento que dominamos".

Así que, cuando estés cómodo con la maniobra, intenta fijarte en otra cosa para recibir información nueva o concéntrate en la posición de tu cuerpo en algunas y en la presión de los frenos en otras. Esto te ayudará a estar consciente y dominar la maniobra más rápido.

Repítelo hasta que estés en piloto automático pensando en qué hay de cenar. Para entonces, habrás creado memoria muscular y podrás recurrir fácilmente a esas habilidades cuando algo te tome por sorpresa en la vida real. **EC**

Leisure, hike and fly, XC, competition, tandem

One instrument for all your flying adventures!



High **contrast** screen



EXtraLight: Only 84gr



Mobile connectivity

New Syride app: **flight uploads, livetracking, realtime wind reports...**



syride.com



CLIMA
HONZA REJMANEK
**LA LÓGICA DE LA
 MAGIA DE MAURER**



▲ DÍA 8

El octavo día de la X-Alps, Chrigel voló por una ruta larga, fuera de eje hacia el norte, mientras que los demás líderes se quedaron en el sur - atascados. La previsión indicaba foehn, pero ¿qué vio Chrigel que los demás no? Esta movida le permitió ganar la carrera. Mapa: zoom.at / Google Earth

¿QUÉ ES FOEHN?

Un viento foehn es cualquier viento descendente cálido y seco que baja por el sotavento de una barrera de montañas resultado de un flujo cruzado a escala sinóptica. Debido a la alta presión de un lado y la baja del otro, la masa de aire eventualmente pasará al otro lado y sobre las montañas. El viento del lado con baja presión será descendente, fuerte y rafagoso.

El resultado es una masa de aire peligrosamente turbulenta. Existen efectos foehn en todas las cordilleras, con nombres locales - Chinook (Rocosas), Zonda (Andes) y Canterbury noroeste en Nueva Zelanda. Una de las claves para detectar el foehn es un diferencial de presión - en los Alpes, un diferencial de presión de 4-5 hectopascales entre el norte y el sur hará que la palabra 'foehn' aparezca en las previsiones.

En este número me pidieron intentar descifrar por qué, con la misma previsión que los demás, Chrigel Maurer decidió tomar una ruta tan diferente el octavo día de la Red Bull X-Alps. Mientras que escogió una ruta por el norte, los demás competidores escogieron una por el sur. Fue un factor decisivo en la carrera: al final del día, Chrigel le había sacado una ventaja de 150km a los competidores más cercanos. Tres estaban empatados virtualmente apenas 24 horas antes.

Para entenderlo, tuve que hablar con Chrigel. Tuve el honor de hablar con el por teléfono y respondió mis preguntas con paciencia y con tanto detalle que pude imaginar estar en este vuelo histórico.

Al final, creo que gran parte del éxito de Chrigel en este vuelo, y su decisión inicial de tomar esta ruta, provinieron de un escepticismo sano en las previsiones y de las

previsiones que hace gracias a la observación y a la información en tiempo real. Su enfoque paso a paso y su perseverancia impresionante rindieron sus frutos.

Chrigel, en tus entrevistas durante la carrera mencionaste que fue difícil escoger la ruta hacia el norte porque la previsión decía que ambos lados de los Alpes funcionarían. Resultó ser que el sur tenía más humedad y estuvo más nublado. ¿Tenías esta información acerca de la mayor humedad en el lado sur o decidiste en la mañana seguir al norte?

Para ser sincero, no estaba conforme con la previsión al principio de la carrera. Siempre era errónea, así que la usé cada vez menos. Me despertaba, miraba el cielo y hacía lo que sentía.

Cuando le dimos la vuelta al Mont Blanc el sábado estaba buscando la ruta



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

sur porque quería ir directo. Cuando volamos, las condiciones estaban buenas con techos altos, buen viento de cola, pero al sur estaba más nublado, más sombreado y el techo estaba más bajo.

Me tomé un rato para revisar la previsión para el domingo en Meteo Blue (meteoblue.com). Mostraba más nubes al sur, más humedad. Mostraba viento sur, pero no demasiado diferencial de presión por los Alpes, por lo que no había demasiado foehn en el norte. Así que decidí volar hacia el norte, por Valais.

A final del día cuando iba caminando, recibí una información que había un collado que tenía una nube que venía del sur todo el día, así que había más humedad de lo esperado. Este indicio reafirmó mi decisión de ir al norte. También sé que de Fiesch a Furka Pass funciona más temprano que del lado italiano, así que pude volar por esta zona temprano mientras el techo subía y después girar al sur hacia Piz Palü.

Por último, si el norte no funciona es más fácil ir al sur que hacer lo contrario.

¿Tienes una copia del boletín meteorológico que recibiste la mañana del 27 de junio que podrías compartir?

No, en realidad reviso páginas básicas como Meteo Blue y Windy.com. En una carrera de aventura, hay que lidiar con el clima no con las previsiones. Windy es bueno para la velocidad y dirección del viento a diferente altura. Además, nunca revisé el foehn. Voy paso a paso y si las condiciones se tornan peligrosas, busco un aterrizaje y camino.

¿Por qué crees que nadie más fue al norte?

Quizás les asustaba la previsión con foehn y pensaban que era más seguro por el sur. Pero quizás pensaron también que se volaría mejor en el sur. También, puede que hayan

tomado esta decisión de forma apresurada porque estaban tratando de avanzar rápido. En la mañana vimos que no íbamos por la misma ruta pero no había tiempo para ir por la otra.

Mencionaste que la primera parte del vuelo, dirección a Chur, pasó rápido. Aparte del viento fuerte en altura, ¿hubo algo más que te preocupaba o ya habías determinado que no era foehn?

El día empezó con viento de cola y me crucé con tres pilotos que iban viento en contra, dirección a Fiesch. Sabía que estaba en el mejor lugar para ese día. Se me olvidó el cable para cargar el Flymaster, que estaba casi descargado por un problema de carga la noche anterior, así que tuve que aterrizar en Furka Pass. Ya había viento sur fuerte en el Gotthard Pass. Después, dirección Chur, había viento sur fuerte, por lo que fue más difícil. Activé el pase nocturno para que en caso de que me quedara atascado en el norte, pudiera caminar hacia el sur para volver a una buena ruta.

Hablas de haber visto el diferencial de ráfagas, la diferencia entre la velocidad de viento promedio y las ráfagas, en busca de indicios de posible foehn. ¿Lo haces en tiempo real durante el vuelo? ¿Revisas las estaciones meteorológicas por teléfono en vuelo o es tu equipo el que te envía la información?

Generalmente tengo buena cobertura de celular en los Alpes, así que reviso el viento yo mismo. La mayoría de los vuelos no reviso el viento porque si hay viento en el valle, no es problema para mí porque me mantengo alto.

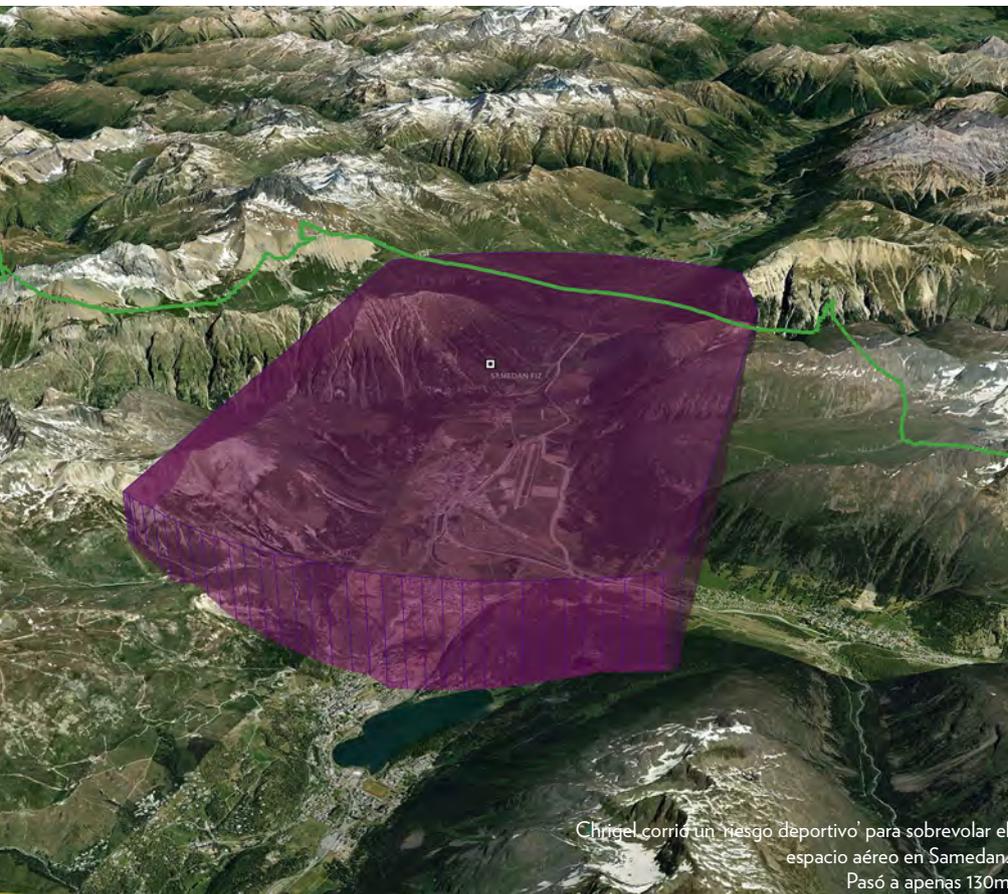
El domingo, revisé el viento con frecuencia porque no estaba seguro si era solo viento o foehn. En los valles, había ráfagas de viento de 30km/h y las estaciones más altas



www.skyman.aero

**DESCUBRIR
NUEVOS SENDEROS
CON PARAPENTES ULTRALIGEROS**





Chrigel corrió un 'riesgo deportivo' para sobrevolar el espacio aéreo en Samedan. Pasó a apenas 130m

mostraban ráfagas de 50-55km/h. Esto me indicó en realidad no era foehn lo que bajaba.

Había viento fuerte a alturas intermedias a partir de 2000-3400m. Por debajo de 2000m no era tan fuerte, quizás unos 30km/h y por encima de los 3400m puede haber sido unos 20-25km/h.

Durante la carrera, comentaste que fue difícil avanzar viento en contra hasta Piz Palü. Necesitaste térmicas fuertes, techo alto, mucho tiempo, “y algunos trucos”. ¿Podrías explicarnos más estos trucos?

En la tarde, las térmicas eran más fuertes y el techo subió de 3200m a 3900m. En el punto más alto, había menos viento de sur por lo que era más fácil volar hacia el sur, así que esta fue la clave del éxito, mantenerse muy alto.

Cuando hay viento muy fuerte, hay algunos lugares donde las montañas lo bloquean y es más fácil volar viento en contra pero también lo bloquean las térmicas. Las térmicas fuertes que vienen por debajo crean un sotavento. Sin embargo, sigue siendo muy difícil encontrar buenas líneas.

Ese día, en los canales de viento, había más de 50km/h de viento y no había forma de volar viento en contra sin usar el sotavento.

Tuve que pelear mucho yendo a la izquierda, derecha, hacia adelante y hacia atrás. Cada día es diferente y con viento tan fuerte hace falta térmicas fuertes para poder volar contra el viento.

La otra dificultad para intentar llegar a Piz Palü fue el espacio aéreo de Samedan que tuve que sobrevolar a más de 3050m pero por debajo de otro espacio aéreo a 3900m. Fue un momento tenso - si entraba en una descendencia fuerte no podría darme la vuelta y corría el riesgo de que me penalizaran o descalificaran.

Cuando vi que podía pasarlo a 300m, decidí ir porque la otra opción era aterrizar y caminar, pero el día estaba excelente. En el último kilómetro, había viento de frente fuerte y descendencias porque estaba en la zona debajo de 3400m. Tuve planeo de 4:1 durante tres minutos y pasé por la parte superior del espacio aéreo a apenas 120m, por lo que fueron tres minutos muy tensos. Fue un riesgo deportivo que valió la pena.

El resto del vuelo hacia Piz Palü fue por el sotavento con térmicas fuertes y viento suave.

Mencionaste la descendencia fuerte después de haber cruzado la cresta en Stelvio.

¿Recuerdas la altura que tenías sobre la cresta cuando decidiste lanzarte hacia el sotavento? ¿Cuánto viento había sobre la cresta antes de lanzarte?

El problema es que el viento no era tan fuerte, unos 15km/h quizás y no pude remontar alto sobre la cresta, apenas 50m u 80m. Sabía que perdería altura en el sotavento, pero no esperaba que fuera tan fuerte. La descendencia fue empeorando de forma progresiva. ¡Revisé el vario y decía -8m/s y tuve un frontal! El relieve era empinado por lo que no fue un problema, pero fue una experiencia alocada.

Una vez que cruzaste la peor parte de la descendencia y remontaste, volaste por las caras norte y después aterrizaste al este de Colsano. ¿Esas caras norte estaban relativamente protegidas del viento sur o había zonas con más descendencia fuerte ocasionada por el viento sur en altura?

¿Cómo estaba el viento donde aterrizaste? Las térmicas eran suaves porque era a final del día, pero el problema era la brisa de valle de 40km/h que llegaba hasta 2500m.

El fondo del valle estaba a 500m, así que estuve atascado durante 2000m con viento de 40km/h. Durante esos dos kilómetros verticales apenas avancé 5km hacia mi objetivo y a veces bajaba a -5 y -6m/s. Ojalá hubiera tenido un planeador porque estaba atrapado en este viento fuerte. Al fondo no había casi aterrizajes, pero en el valle no había casi viento, así que aterricé bastante cómodo.

¡Qué vuelo! Suena impresionante. Felicitaciones.

Para mí fue increíble porque la previsión no era tan buena. Usamos XC Therm (xctherm.com) y ese día decía que había potencial para volar 120km – y al final volé casi 250km. ¡Aterrizo el Italia y comer pizza fue como un sueño! 🍕



Muéstrame el camino

Chrigel explica su vuelo durante la carrera bit.ly/3Bmrvud



BV¹

SILLA PARA VUELO VIVAC Y DE AVENTURA

“Esta es la primera silla realmente hecha para vuelo vivac. Es fruto del saber hacer de Ozone y de mis aportaciones de 10 años practicando este tipo de vuelos. Es ligera, compacta y estable, una versátil multiherramienta, magnífica tanto para uso normal como para los vuelos vivac más ambiciosos. Ya no sé que haría sin una silla como esta. Se acabaron las preocupaciones sobre cómo meter todo mi material, se terminaron los compromisos entre seguridad y confort. Hecha para sentir el placer de volar.”

- Antoine Girard





PARAMOTOR
BENE BÖS

VUELO VIVAC MOTORIZADO



La primera es más fácil y genial para iniciarse. Es el tipo de aventura que puedes hacer en cualquier país donde esté permitido volar paramotor sin importar si solo puedes despegar y aterrizar en un aeródromo o si puedes aterrizar donde sea siempre y cuando haya suficiente espacio y no ocasionas daños. La aventura perfecta para iniciarse es un ida y vuelta. Consiste en volar hasta un lugar, dormir y regresar volando al día siguiente. He hecho vivac de este estilo varias veces en Alemania: he volado hasta un aeródromo para encontrarme con amigos o a un evento o fiesta y paso la noche.

Si estás en un país con menos restricciones que Alemania, también puedes viajar a un lugar remoto en el desierto o en la montaña, adonde sea que quieras ir. El conocido piloto estadounidense Ryan Southwell ha hecho videos impresionantes de sus aventuras en vivac si necesitas un poco de inspiración.

Este estilo de vuelo vivac, en el que solo pasas una noche, es más fácil porque solo necesitas poca comida y bebida. Si no estás a más de medio tanque del despegue, no hace falta reabastecer para regresar al día siguiente. Si vuelas hasta un aeródromo donde puedas reabastecer, puedes alargar la distancia: llena el tanque para explorar en los alrededores de donde vas a dormir antes de regresar a casa.

Ahora estamos en el punto entre los dos tipos diferentes de vuelo vivac. El primero es sin recursos (comida, bebida, combustible) en el aterrizaje, y el segundo es en el que puedes reabastecer combustible y provisiones.

Si vuelas de un aeródromo al otro o si vuelas en un país donde puedes aterrizar al lado de una estación de combustible, puedes alargar aún más los viajes porque la única limitación será el clima. Eventos como el Icarus Trophy funcionan así. Los pilotos tienen que seguir una ruta preestablecida

El vuelo vivac es común en el mundo del vuelo libre. Los pilotos llevan una tienda de campaña pequeña, un saco de dormir y un poco de comida además del equipo, despegan y ven qué tan lejos pueden llegar para después aterrizar en la montaña. Una vez ahí, disfrutan de una noche en la naturaleza y siguen volando al día siguiente. Hay pilotos que han volado lejos de esta forma y han recorrido cientos de kilómetros durante semanas o meses.

Cuando quieres irte de vuelo vivac en paramotor, algunas partes son más fáciles y otras son un poco más complicadas.

Combustible

Básicamente, hay dos formas de hacer vuelo vivac en paramotor.

▲ VACACIONES DE VUELO

Vuelo vivac cerca de Laragne, en Provence, Francia
Foto: Bene Bös



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

y pasar por ciertos puntos, pero pueden aterrizar y despegar donde quieran para comer, reabastecer combustible o dormir.

Sé minimalista

¿Qué necesitas para tu primer vuelo vivac? Además de tu equipo de vuelo, recomiendo llevar una lona o una tienda ligera para buscar dónde dormir.

Para mis viajes, armo una tienda y uso el paramotor como estructura principal. Durante mi primer vuelo vivac solo llevé un saco de dormir y había pensado usar el parapente de 'colchoneta'. Para ser sincero, no dormí mucho esa noche porque la vela sirvió de aislante pero no era nada cómoda ni suave.

Cuando regresé a casa, compré una colchoneta inflable muy compacta. Ha sido la mejor inversión que he hecho y he dormido mucho mejor desde entonces.

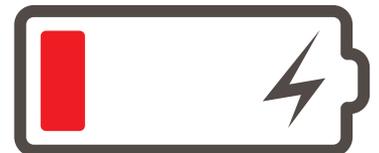
Adicionalmente, necesitarás llevar comida para cenar y desayunar, ropa interior limpia, cepillo de diente y una

batería externa pequeña para cargar los instrumentos.

Si tienes planeado reabastecer combustible en el camino, recomiendo llevar aceite en botellas pequeñas con la cantidad correcta de mezcla para un tanque de diez litros. Esto te permitirá mezclar combustible más fácil en la estación de servicio y evitar traer accesorios como tazas. Las botellas pequeñas son más fáciles de guardar.

Para transportar el equipo, prefiero guardar las partes pequeñas en los bolsillos laterales del arnés y las grandes, como el saco de dormir, tienda y colchoneta dentro del bolso del saco de dormir y lo fijo a los brazos como un portainstrumentos ventral. De esta forma, no molestará durante el despegue y podrás pilotar con el cuerpo.

Por último, pero no menos importante, al igual que con el vuelo en general, recomiendo ir poco a poco. No vayas directo al desierto más remoto o a la montaña más lejana. Prueba el equipo en un ambiente seguro y aventúrate de forma progresiva. 



Charger²

Energize Your Life

BATALLA DE GIGANTE





Chrigel Maurer ganó la Red Bull X-Alps por séptima vez, un récord, pero Maxime Pinot luchó toda la carrera - primero iba a la cabeza, después seguía y por último, observó con desesperación mientras Maurer hizo su jugada mágica y sacó 150km de ventaja. Michel Ferrer los entrevistó en la meta en Zell am See

Chrigel Maurer ganó su séptima Red Bull X-Alps en julio, pero nunca le habían pisado tanto los talones. En años anteriores, siempre se adelantaba y se quedaba ahí, pero este año un grupo de pilotos se le pegó como chicle.

El primero fue el francés Maxime Pinot. Terminó de segundo en la X-Alps de 2019 y este año buscaba ganar. Pasó 18 meses trabajando en la parte mental, incluyendo aprender autohipnosis, para estar mentalmente preparado para asumir la carrera de doce días y 1238km - desde Salzburgo en Austria hasta el Mont Blanc y de vuelta.

El primer día, Maxime tomó la delantera. El segundo día, la perdió y cayó una docena de posiciones. Después, pasó varios días remontando en la clasificación hasta que finalmente alcanzó a Chrigel justo antes de llegar a Francia. El día del Mont Blanc, estuvo a la cabeza de un vuelo increíble alrededor de la montaña y estaba eufórico al final del sexto día cuando seguía a la par de Chrigel, quien obviamente sentía la presión.

Pero después, Maurer hizo una de sus jugadas impresionantes. Se dirigió al norte cuando todas las previsiones indicaban que había que ir al sur. Las previsiones resultaron incorrectas y Chrigel tuvo razón - terminó el día con una ventaja de 150km mientras que Maxime y los demás se quedaron atascados todo el día en la inversión de un valle cerca de Domodossola al norte de Italia. Fue una pesadilla. Ver a Maurer sacar tanta ventaja fue, como dijo Maxime, “como si te golpearan con un bastón”.

Cuando Maxime, segundo en la carrera de 2019, finalmente llegó a la balsa en el lago de Zell am See, estaba de cuarto lugar, detrás de Chrigel de primero y Patrick von Känel y Simon Oberrauner de segundo y tercero, respectivamente.

El periodista, Michel Ferrer, estuvo en la meta en Austria y vio el desenlace. Conversó con Chrigel y Maxime días después que llegaron a la meta...



“Estoy muy orgulloso de mi equipo” Chrigel Maurer

▲ CAMPEÓN

Chrigel ha ganado la X-Alps siete veces
Foto: Vitek Ludvik / Archivos Red Bull

► LA CARRERA DE CHRIGEL

Firmando en Fiesch bajo la lluvia.
Camino a darle la vuelta al Mont Blanc.
Caminando para despegar en Austria
Fotos: Vitek Ludvik / Sebastian Marko / Lukas Pilz

◀◀ DÍA DEL MONT BLANC

Chrigel Maurer lucha alrededor del Mont Blanc el sexto día de la carrera
Foto: Sebastian Marko / Archivos Red Bull

Felicitaciones Chrigel. Volviste a ganar y qué forma de hacerlo. ¿Cómo te sientes? ¿Todo bien?

Me siento bien, gracias. No tengo dolores ni problemas físicos. En la ruta de este año hubo una buena mezcla de montaña, caminata por carreteras y vuelo, así que no estuvo tan grave físicamente. Caminé relativamente poco [329km en nueve días] y no tuve que caminar trazos largos en plano - el trazo más largo fue de 15km bajo la lluvia, cerca de Fiesch.

¿Cambiate algo en tu entrenamiento antes de la carrera de este año?

En realidad, no. Fue más la calidad, trabajé en la recuperación, por ejemplo. En cuanto al entrenamiento, hago una semana fuerte y después una más relajada. Pero es algo que hago todo el año y lo disfruto.

¿Estás contento con la X-Alps de este año y con las decisiones que tomaste?

En una carrera como esta, todos cometen errores,

incluyéndome. Pero logré no cometer errores en lugares importantes. Los cometí en lugares sin consecuencias importantes. A pesar de no haber estado contento.

¿Qué pensaste al principio? Especialmente cuando Maxime empezó a adelantarse?

No me sorprendió. Sabía que habría varios pilotos de mi nivel, cinco o seis que podrían ganar y que sería un reto más difícil que en años anteriores.

Abordé esta carrera de la misma forma que lo haría para una Copa del mundo, en la que 20 o 30 pilotos pueden ganar. Se vuela de forma táctica 90% del tiempo controlando y vigilando a los demás. Después, se arriesga al final y es cuando se puede ganar o perderlo todo.

Para los X-Alps de este año, decidí no arriesgar. Mi meta era economizar mi cuerpo lo máximo posible y arriesgar hacia el final. Esta táctica también sirvió mentalmente.

En cuanto a Maxime, una ventaja de una hora al final del primer día no es nada. Es normal. Solo

tuve que seguir como había decidido, escuchar mi cuerpo, revisar que todo funcionara.

Cuando despegaste del Gaisberg el primer día, me pareció verte un poco nervioso, al menos más de lo normal

Es porque había competido muy poco este año. Si parecía concentrado es porque estaba observando al grupo. Sé que pilotos como Patrick von Känel, Aaron Durogati y Maxime Pinot pueden ser muy rápidos. Si se me escapaba el grupo adecuado al principio sabía que podría haber tenido muchos problemas. De hecho, estaba mucho más nervioso durante el Prólogo [la carrera de entrenamiento corta de un día antes de la carrera principal], porque es corto pero intenso. Y no sabemos cómo estamos con respecto a los demás pilotos.

En ediciones anteriores, cuando te has adelantado, nadie te ha vuelto a alcanzar. ¿Qué pensaste este año cuando viste que los pilotos siempre te alcanzaban? Es algo nuevo.

Este tipo de carrera puede dividirse en dos partes: tomar las decisiones correctas o “apresurarse”. Apresurarse solamente es mucho más fácil porque

“decidirse” requiere tiempo para pensar con el equipo. En otras palabras “ir de primero” es mucho más difícil que seguir y apresurarse.

Vi a otros pilotos en la cabeza, cuando subían mejor que yo en térmica, por ejemplo, pero no controlaron muy bien la situación. El hecho de que algunos pilotos me hayan alcanzado no me sorprendió porque sé que ahora tienen el mismo nivel que yo. Pero si hubieran estado adelante, ¡de hecho habría sido más fácil para mí! Maxime Pinot pensó que podría ir adelante toda la carrera, tiene el temperamento y un estilo de vuelo que van de la mano.

En cuanto a mí, estaba muy orgulloso de mi equipo. Trabajamos juntos, éramos creativos, buscamos soluciones y al final fuimos muy eficientes.

¿Y qué hay de ti? Estás orgulloso de ti mismo y contento de cómo te fue?

Sí, porque no es fácil vivir una aventura como esta, una carrera tan rápida y difícil de forma segura. Los últimos fueron cada vez más difíciles y estaba muy contento de haber llegado justo antes de que las condiciones se tornaran peligrosas. Debido a que estas situaciones, no son tan fáciles de manejar. Somos humanos, a veces un poco tontos,

LA RUTA

La Red Bull X-Alps 2021 ha sido la más larga hasta ahora. En vez de un viaje de ida de Salzburgo a Múnaco, la ruta llevó a los pilotos por 1238km, por los Alpes desde Salzburgo hasta el Mont Blanc y de regreso.



EL PRÓLOGO

El Prólogo, una carrera de entrenamiento corta e intensa el 17 de junio estuvo fuerte y rápida. Chrigel terminó de primero en 1h 49min 30seg, seguido de Maxime Pinot 60 segundos después y el novato Tommy Friedrich de 20 años. Todos ganaron un pase nocturno adicional.

DÍA 1

Hacían 30°C en el valle y había ráfagas de 50km/h en el Gaisberg cuando llegaron los pilotos. El viento bajó y Tommy Friedrich fue el primero en despegar. Pero las condiciones estaban estables y difíciles. Después de un vuelo difícil, Maxime Pinot hizo una maniobra ingeniosa a pie que le permitió llegar a la baliza de Wagrain de primero.

DÍA 2

Las condiciones eran nuevamente estables y los líderes tuvieron que esperar en la cima de Schmittenhöhe. Cuando el día arrancó, hicieron la baliza 3 y 4, pero Maxime aterrizó y bajó a la posición 12. Adelante en la noche, Maurer subió al Wendelstein (1800m) y aprovechó el vuelo para sacar 20km de ventaja a las 9pm.





▲ MOVIDA MÁGICA

Despegando desde Fiesch el 27 de junio antes de sacarle ventaja a Maxime

Foto: Vitek Ludvik

y hacemos cosas que no queremos. De lo que sí estoy orgulloso es de haber llegado sano y de haber sido prudente.

CHRIGEL MAURER

Edad: 39

Nacionalidad: Suiza

Vuela desde: 16 años

Ala X-Alps: Omega XAlps 3

Asistente: Thomas Theurillat

Resultado X-Alps: 1ro, 8d 6h 30m

Trabajo: Piloto profesional y de prueba para Advance

Palmarés: 7 victorias en la Red Bull X-Alps, 3 veces campeón de la PWC, 3 veces campeón de la X-Pyr, 6 veces campeón suizo (ala delta y parapente), múltiples victorias en carreras de paramontañismo

XContest: 515km en distancia abierta (2018), triángulo FAI de 343km (2019)

El vuelo de la movida mágica de Fiesch, donde sacaste 150km de ventaja el domingo 27 de junio, ¿cómo fue en vuelo?

Solo se hablaba de foehn, pero en realidad no era foehn, era solo viento de sur, no había ráfagas. Pero era fuerte y las térmicas también. El viento era lo suficientemente fuerte por lo que después de Disentis me obligó a tomar una ruta más al norte, sacándome más todavía del eje de la ruta.

Si no, todo el vuelo fue como conducir sobre nieve - dentro de mi límite, controlando, lidiando, soltando. Estaba contento de volar con una EN-D y no una CCC. Con un ala más alargada, las cosas se ponen feas en estas condiciones.

En resumen, estuvo "volable" todo el día, pero de los aproximadamente 20 vuelos de 200km que he hecho en los Alpes, este ha sido el más difícil. En cambio, después de la baliza de Piz Palü, volar viento en cola fue agradable, volando hasta la noche.

¿Por qué no volaste con la Omega X Alps 4? Preferiste volar la Omega XAlps 3, una ala que tiene dos años.

Recibí la OXA 4 a finales de mayo. Para mí, fue muy poco tiempo para conocerla bien. Preferí volar con la OXA 3 que conocía muy bien.

Sabemos que eres perfeccionista. ¿Todavía ves cosas que podrías mejorar?

Sí. Como equipo podemos todavía ser más eficientes para encontrar soluciones. Y a veces nos dejamos influenciar por los demás, lo que conlleva a confusiones. En cuanto a mí, tengo que ser más estricto en cuanto a la comida. Por ejemplo, me encanta el helado, ¡pero no es muy bueno para uno en competencia!

Además, estoy envejeciendo y sé que eso no me hace más rápido en vuelo. Cuando estaba más joven, me arriesgaba más y ahora soy más cauteloso y por lo tanto, más lento. Tengo que volver a volar en la Copa del mundo para entrenar y ser más agresivo en vuelo. Debo admitir que me faltó entrenamiento este año debido a la pandemia.

Estaba volando bien, pero no al 100%. De cualquier forma, en el futuro, para la próxima X-Alps, debo tener cuidado de no volar demasiado lento.

En la carrera, en las fotos, diría que siempre te ves feliz, casi radiante

Bueno, eso depende de la hora del día. A veces no estoy feliz, estoy frustrado, cuando la previsión no ha estado buena o cuando cometemos errores. Pero pasa rápido porque es cierto que estoy contento de estar aquí. Ver lo que podemos hacer, que el equipo funciona bien.

¿Qué opinas del desempeño de los pilotos jóvenes?

En cuanto a Maxime Pinot y Patrick von Känel, conozco sus virtudes, pueden volar muy rápido. En cuanto a otros jóvenes que he conocido en carreras al estilo de la Bornes to Fly, que son muy intensas, como Tanguy Renaud-Goud, o Simon Mettetal, ¡si pueden venir a la Red Bull X-Alps el nivel subirá todavía más!

También me gusta la forma tan inteligente de volar de Simon Oberrauner. No arriesga, no fuerza la ruta y al final, sigue siendo rápido.

Si hablamos de virtudes, la eficiencia es importante. Hay que poder volar rápido para

aprovechar bien los días buenos, eso permite llegar más lejos. Théo de Blic, por ejemplo, es un excelente piloto pero no era lo suficientemente rápido los días buenos.

Para tener éxito en la X-Alps hay que ser integral. Ser buen atleta, aprender a volar rápido en competencia, dominar el ala en tierra y también ayuda hacer un poco de acro. Se puede participar en la Copa del mundo sin nunca haber hecho una pérdida, pero aquí, es un requisito básico.

Dices que vuelas rápido, pero algo que me sorprendió cuando seguía el rastreo en vivo es la paciencia que tienes.

Sí, es una carrera, pero es cierto que a veces perseveramos durante mucho tiempo en el mismo lugar. Es la experiencia lo que hace que sintamos que vale la pena esperar, "va a salir la térmica". Pero a veces es 50/50, es difícil saber.

Ayer, después de haber terminado la carrera hablé con Maxime acerca del día en el que se quedaron atascados cerca de Domodossola y yo me adelanté. Conversamos acerca de si debía haber aterrizado y caminar. No hay respuesta correcta, solo podemos hacer lo que nos parezca adecuado en ese momento.



DÍA 3

Los líderes avanzaron rápido para rodear la montaña más alta de Alemania, el Zugspitze (2962m). Chrigel llegó de primero, pero su ventaja de 20km se evaporó – Patrick von Känel estaba a apenas minutos detrás. Al final del día, iban literalmente juntos. Outters y Durogati iban de tercero y cuarto. Maxime subió a quinto pero seguía a 27km detrás de los líderes.



DÍA 4

Chrigel y PvK caminaron juntos por la nieve en Krachelspitze (2686m) para despegar pero tuvieron que esperar que mejoraran las condiciones. El retraso permitió a otros pilotos alcanzarlos y al final del día, la ventaja se había acortado más. Maxime estaba a apenas 15km de Chrigel y en cuarto lugar.

DÍA 5

Chrigel empezó el día con un despegue con viento fuerte desde el paso Klausen y el Internet colapsó. Rebotó por las montañas, pero quienes iban detrás no se rindieron. En la tarde, empezó a llover y tanto Chrigel como PvK tuvieron que caminar por el patio de su casa para firmar en la baliza de Fiesch. El final del día, los primeros 5 estaban a apenas 10km, con Maxime de quinto.

DÍA 6

En la mañana, el clima seguía marginal, lo que le permitió a Benoit Outters, el rey del



“De repente, te cortan las piernas” Maxime Pinot

Hola Maxime, empecemos con una pregunta sencilla, ¿cuál fue tu mejor y peor día? ¡Empecemos con el peor! Fue el domingo 27 de junio, el octavo día de la carrera, cuando Chrigel hizo su movida que le dio 150km de ventaja. Estaba con Benoît Outters cerca de Domodossola y en un radio de 30-40km no había nada, ninguna térmica. Cuando Patrick von Känel y Simon Oberrauner llegaron a la zona, desde el sur, fue igual. Se hundieron y aterrizaron.

Volamos dos horas para hacer 10km. Y cuando supe que al mismo tiempo, el cielo se había despejado para Chrigel... fue muy difícil. Quería abandonar. Son demasiadas emociones que manejar. Tu objetivo se aleja y te das cuenta todo lo que te tardarías en caminar.

El mejor día fue el día anterior, la vuelta al Mont Blanc y después, el vuelo hacia Fiesch en Valais. Me di cuenta que Chrigel no es superhumano, estaba en el patio de su casa y aún así le estaba ganando. Además, vimos que tiene defectos, como cualquier otra persona. Incluso creo que a veces,

cuando tiene muchas dudas, necesita depender mentalmente de su equipo para tomar decisiones.

En general, queda claro que el nivel está aumentando en la X-Alps. Chrigel ya no tiene el dominio que tuvo alguna vez y, en cuanto a su movida de ese domingo, ¡parecía una partida de póker! No creo que quería seguir compitiendo con nosotros.

¿Y qué me dices de la previsión para ese día?

Todas las previsiones decían lo mismo, iba a haber foehn. Hacer una vuelta por el norte como lo hizo Chrigel o quedarse en la ruta directa más al sur era una decisión 50/50.

Lo que no estaba previsto es que habría una capa de inversión a 2000m, sin brisa anabática, sin viento, nada. Solo una capa de nubes que sofocaba todo. Lo más loco es que en Locarno, a 40km, ¡los pilotos de biplaza nos contaron que hubo buenas térmicas! Estábamos en el lugar equivocado. Podría decir que fue bastante injusto. Pero así son las cosas.

▲ DÍA AZUL

Maxime Pinot entrena antes de la carrera de este año
Foto: Adi Geisegger

► LA CARRERA DE MAXIME

Maxime y Chrigel vuelan juntos durante el Prólogo; firmando de primero en Wagrain; y revisando el equipo durante la carrera
Fotos: Sebastian Marko / Vitek Ludvik

¿Qué tal te parecieron las condiciones en general?

La gente no se da cuenta de las condiciones en las que volamos en la Red Bull X-Alps. Creen que controlamos la situación, cuando en realidad no controlamos nada. Y eso requiere que los pilotos puedan adaptarse. Volar con viento de 30 a 40km/h se hace normal, incluyendo cuando solamente es turbulento, como sucedió el octavo día durante el vuelo de 220km por Merano.

El vuelo que nos trajo hasta aquí, hasta Zell am See, ha sido el más horrible de mi vida. Había 40-50km/h de viento, iba a 95km/h hacia la montaña, hacia una térmica de +8m/s. Las cosas pueden ponerse feas.

Incluso hice que los planificadores de mi ruta que me seguían remotamente se asustaran. Ya no pensaba de forma estratégica, solo pensaba en la seguridad, en sobrevivir. Uno gira una térmica, incluso si es turbulenta, no la sueltas, y remontas lo más alto posible para escaparte porque sabes, gracias a los asistentes, que hay más de 40km/h de viento en el valle y que no podrás aterrizar.

Incluso si practicas volar con “viento fuerte” nunca volarás en condiciones como estas, porque simplemente es demasiado.

¿Es algo que te afecta?

Sí, te afecta mentalmente, pero paradójicamente diría que me ha dado confianza porque nos enfrentamos con todo, nunca hubo condiciones fáciles. Me salvé de mucho en 2019, así que me alegra haberlo vivido esta vez.

Pero a lo que me refiero es que si podría destruir mentalmente a un piloto. Porque algunos pilotos podrían verse muy afectados.

Sí podría. Para mí está bien, pero sé que me afectará después. Ya veremos. Por ahora, es importante asimilarlo bien y recuperarse.

Volvamos a la carrera. ¿Qué pensaste cuando Chrigel se adelantó tanto?

Debido a que soy bastante emotivo, vi que el cielo se despejaba para el mientras que nosotros estábamos pegados al fondo del valle. Pensé en toda esa preparación - porque he estado a fondo durante cinco o seis años - y de repente, se había terminado.

Solo quedaba algo por hacer: apoyarse en el equipo porque lo único que quieres es regresar a casa. Alcanzar una ventaja de 30 o 40km es posible, ya lo he hecho, pero 150km es imposible.



ultramaratón, alcanzar a Maurer a pie. Pero cuando se volvió a volar, Maurer retomó la ventaja. El viento norte fuerte cerca de Dent d'Oche hizo que Patrick von Känel aterrizara en Martigny, pero Maxime siguió volando y literalmente la pasó por encima a Chrigel para tomar la delantera. Terminó el día en primera fila.

DÍA 7

“¡Vamos al Mont Blanc!” Maxime y Chrigel caminaron hasta la baliza de Dent d'Oche juntos. La meta del día: darle la vuelta al Mont Blanc. Al principio del vuelo, Chrigel, Maxime y Benoit a veces luchaban para mantenerse en vuelo. Pero en el Mont Blanc, cruzaron la Crete des Gittes a 2450m y siguieron a Italia. Simon Oberrauner de cuarto hizo una ruta alta espectacular sobre glaciares a 3,400m por Col de Miage. Al final del día, los pilotos volaron 10 horas difíciles y Chrigel iba a apenas 2km de Maxime. Maxime estaba eufórico.



DÍA 8

Maurer hizo su jugada. Mientras que la mayoría vio foehn en el pronóstico y decidieron quedarse en el sur, cerca de la ruta, Maurer vio viento sur fuerte - condiciones de vuelo difíciles pero no peligrosas. Decidió hacer una ruta más larga hacia el norte por el valle del Rhône. Voló 220km mientras que los demás se quedaron atrapados en un valle bajo la inversión sin poder remontar. Al final del día, Chrigel sacó 160km de ventaja y Maxime Pinot estaba 180km atrás y de quinto.



▲ CON PRISA

Maxime Pinot cerca de Monte Marmontana, Italia, el 28 de junio
Foto: Sebastian Marko / RBCP

MAXIME PINOT

Edad: 29

Nacionalidad: Francesa

Vuela desde: 13 años

Ala X-Alps: Ozone Zeolite XD

Asistente: Jérémie Lager

Resultado en la X-Alps: 4to lugar,
9d 3h 1m

Trabajo: Piloto biplaza

Palmarés: 2do en la Red Bull
X-Alps 2019, campeón PWC 2014,
oro por equipos en el campeonato
europeo 2016,

XContest: 324km en distancia
abierta (2021), triángulo FAI de
319km (2021)

Cada quien enfrenta una situación como esa a su manera, pero lo único que puedo decir es que es difícil mentalmente. Han pasado siete días en los que todo iba bien, llevas buen ritmo y, de repente, te cortan las piernas. Es como si te pegaran con un palo, es imposible de describir.

¿Cómo te sientes con respecto a Chrigel?

Es una de las persona que me motivó a competir. Lo vi cuando yo era joven, cuando empecé a volar y me dije: “Lo que hace es fantástico”. Para mí, Chrigel sigue siendo impresionante porque siempre se recupera, es una locura; puede que sea su mayor virtud. Además, es un piloto excelente. Me siento orgulloso de poder volar y competir con gente como él.

¿Qué aprendiste en esta carrera?

Obviamente cometimos muchos errores pequeños, que discutimos posteriormente. También noté que me faltaba mucha información en algunos vuelos. La comunicación no

funcionaba bien. La navegación es gran parte de esto. Uno ve el cielo y el mapa y siempre hay que pensar dos o tres pasos adelante. Si te pierdes de algo, puede costarte caro.

¿Y qué hay de la parte mental?

Trabajé con anticipación, pero todavía me falta trabajar más. Todo se pone a prueba todos los días. Por ejemplo, estás en el despegue esperando que las condiciones mejoren y sabes que los demás ya están volando. Uno no debe ser demasiado emotivo sino mantenerse firme y serle completamente fiel a sus decisiones. Si funciona, mejor aún. Pero si no funciona, hay que encontrar otra solución, no entrar en pánico. Hay que confiar en las decisiones que tomas y no perder tiempo en dudar.

Eso me recuerda lo que Thomas Theurillat, el entrenador y asistente de Chrigel Maurer le gusta decir: “Pasamos diez minutos pensando y ganamos una hora”. ¡Pero a veces no es verdad! Pierdes diez minutos, lo que te hace perder una hora. Siempre se arriesga un poco.



Maxime Pinot en vuelo durante la Red Bull X-Alps 2021 en Zell am See, Austria, el 29 de junio de 2021. Sebastian Marko / Archivos Red Bull

DÍA 9

Después de un buen día de vuelo, Maurer llegó a la meta, después de detenerse en el camino para firmar en las balizas y dar entrevistas. A su paso, el clima empeoró alrededor del Mont Blanc y dificultó el progreso del grupo intermedio hacia atrás. Al final del día, Maxime había subido a segundo lugar, a la par de Simon Oberrauner - les faltaban 78km.



DÍA 10

“Me siento desconsolado”, dijo Maxime a la cámara mientras se refugiaba de la lluvia en la baliza en Kronplatz. Iba de segundo cuando empezó a volar hasta que lo rebasaron Patrick von Känel y Simon Oberrauner, que aterrizaron en la balsa con 10 minutos de diferencia para terminar de segundo y tercero. Maxime llegó una hora después, de cuarto.

DÍA 11/12

Benoit Outters hizo un gran esfuerzo por tierra bajo un clima inclemente para llegar a la balsa a las 8:40pm el penúltimo día. Fue el quinto y último piloto en llegar a gol. Detrás de él, los pilotos siguieron avanzando hasta las 11:30am el día 12 para llegar a sus lugares definitivos.



Me recuerda a una pregunta que le hice a Chrigel acerca de la paciencia que a veces demuestras tener en vuelo, que me parece admirable para una carrera tan larga.

Todo depende del momento en la masa de aire. A veces, si no quieres aterrizar hay que regresar e intentarlo de nuevo. Hace falta “encontrar la puerta principal” o esperar que se abra.

Cuando empecé a competir en carreras de parmontañismo, analicé mucho los vuelos de Chrigel. En cuanto a velocidad de vuelo, es un metrónomo. Generalmente, su velocidad promedio son 25km/h. Puede que no parezca mucho, pero es una buena velocidad en carreras como esta. Se vuela más rápido en carreras clásicas, a unos 30-35km/h, pero en la X-Alps, no quieres caminar por lo que vuelas un poco más lento. Miro mucho mi velocidad de vuelo promedio y si veo que voy muy rápido, pongo el doble de atención.

Es cierto que avanzar requiere paciencia. No es pisar el acelerador como algunos se imaginan. En Martigny, en la frontera franco-suiza, una diferencia de 150m entre Patrick von Känel y yo significó que yo pude cruzar el valle y Patrick se hundió hasta la brisa y aterrizó. Sucedió lo opuesto al día siguiente.

Tu ala era una de las cuatro Zeolite XD en la carrera, alas proyecto y las más ligeras en la carrera. ¿Tienes que devolverla?

Sí, van a analizarla. Pero la mía está en perfecto estado, no tiene ni un rasguño. ¡Pero no se puede decir lo mismo del ala de Benoit [Benoit Outters rompió un estabalo durante el despegue y usó los adhesivos de su patrocinante en su arnés para reparar las rasgaduras y siguió volado].

¿Qué planes tienes?

Regreso a trabajar haciendo biplazas en Annecy. También voy a tratar de que me seleccionen para la Superfinal de la copa del mundo en Disentis. Después, me gustaría encontrar una forma de ser más profesional en estas carreras. Quiero especializarme en la enseñanza y en dar cursos de distancia, hay demanda.

La X-Alps es excelente promoción para el deporte, da una buena imagen de lo que podemos hacer y para otros, abre otros horizontes. Hay un nuevo público que llega a las escuelas de parapente, que viene de la montaña, del trail. Es motivador y emocionante. ☑

Cobertura completa y resultados finales de la Red Bull X-Alps 2021 en [redbullxalps.com](https://www.redbullxalps.com)





Disponible
a partir de
septiembre
2021

XENON – Pure racing spirit

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

¡Altas prestaciones con un peso ultraligero! Excelente planeo, pilotaje fácil y elevada estabilidad: así es nuestra vela de dos bandas, creada para la X-Alps y que garantiza largos vuelos de distancia sin riesgo de fatiga.

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

NOVA
Performance Paragliders

1600KM CHICOS!



Hay un nuevo alguacil en la ciudad y se llama Sebastien Kayrouz. En junio, se convirtió en el primer piloto de parapente en superar la marca de los 600km, con un vuelo récord de 610km en Texas, Estados Unidos. Ed Ewing conversó con el

La mejor época para romper un récord mundial es en pleno verano, durante los días más largos del año y con la ventana solar en su punto más alto, lo que le permite a los pilotos despegar temprano y aterrizar tarde. La regla para un récord mundial - o cualquier otro vuelo largo - es aprovechar cada parte del día de vuelo y volar lo más rápido y eficiente viento en cola.

El 19 de junio de 2021, Sebastien Kayrouz se convirtió en el primer piloto de parapente en superar la marca de los 600km y voló 610km en Texas, EEUU. Estuvo en el aire durante casi 11 horas, a una velocidad promedio de 56,3km/h y voló de forma rápida y eficiente hacia el norte por Texas por el famoso fenómeno de la línea seca de Texas para entrar en los anales de la historia.

Sebastien es un verdugo del vuelo de distancia. Lo suyo no es publicar vuelitos diarios de 35km en el XContest. En cambio, investiga, planifica y ejecuta sus vuelos y solo aparece cuando tiene algo que valga la pena compartir.

El año pasado se convirtió en el primer piloto en volar 500km en EEUU y rompió el récord nacional de despegue a pie desde una colinita en el sur de Texas. Además, voló con una tres bandas, una Ozone Mantra 7 (EN D). Los pilotos del país se quedaron boquiabiertos cuando este piloto relativamente desconocido despegó en un día que nadie vio y se llevó el tan preciado trofeo que muchos pilotos anhelaban. ¿Quién es?

Una búsqueda rápida en LinkedIn reveló que Sebastien, de 41 años, es egresado de la Universidad de Saint Joseph en Beirut, con maestría en Ingeniería Aeroespacial y Telecomunicaciones. Su carrera le llevó primero a París, después a Nueva York en 2006, donde trabajó en finanzas y divisas durante una década. En los últimos años ha estado radicado en Dallas. Además de tener un trabajo exigente, es instructor de parapente y de biplaza certificado por la USHPA desde 2014. También sacó su licencia de piloto comercial de la FAA en 2009.

Cuando rompió el récord estadounidense el año pasado, dijo que prefería dar una entrevista por correo electrónico que por videollamada o por teléfono, y así fue también este año después de su vuelo de 600km. Unos días después de este gran logro, se sentó a responder la larga lista de preguntas acerca de su vuelo récord.

Felicitaciones, Seb. Eres el primer piloto de parapente en volar 600km y rompiste el récord mundial. ¿Cómo se siente?!

Gracias. ¡Estoy contentísimo! Hay algo hermoso acerca de cazar récords, la preparación, la estrategia, la planificación, el entrenamiento. El proceso es muy divertido y no hay nada mejor que terminar con un récord. Estoy muy feliz.

Cuando rompiste el récord, te mandé un mensaje y dijiste que habías estado en Texas “desde marzo” trabajando para romper el récord. Pensé que te habías equivocado y que habías querido decir mayo.

Sí, me mudé al sur de Texas en marzo para practicar volar la línea seca. Generalmente empieza a suceder en marzo, aunque este año empezó en febrero y el día de mi vuelo fue el último día con línea seca del año. Las líneas secas de marzo se parecen a las de junio, son suaves y buenas para entrenar y practicar. Después de mediados de abril y mayo, las líneas secas se hacen más fuertes y en algunos casos, se forman tormentas grandes. A veces se puede volar, pero son demasiado fuertes como para tener las condiciones para romper un récord como las que buscamos en junio y principios de julio.

¿Puedes decirme un poco acerca de cuánta preparación hubo para este récord? ¿Dónde te instalaste? ¿Qué buscabas?

Me instalé justo en las afueras de San Antonio. La ubicación fue más por trabajo. Necesitaba buena conexión a Internet que solo se consigue en una ciudad grande. Hay aspectos logísticos para preparar así como para volar y entrenar. Para maximizar las condiciones para tener condiciones para un vuelo récord en Texas, lo mejor es poder moverse y perseguir las condiciones. Preparé varias zonas de despegues entre carreteras y aeropuertos públicos.

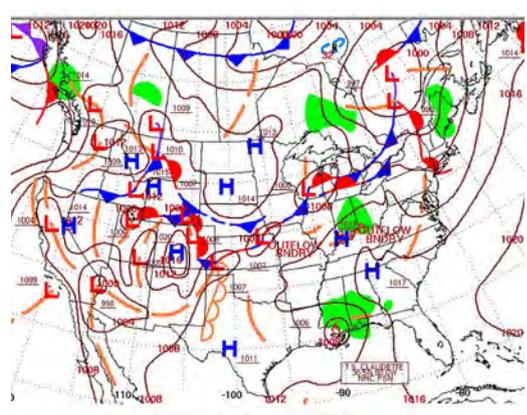
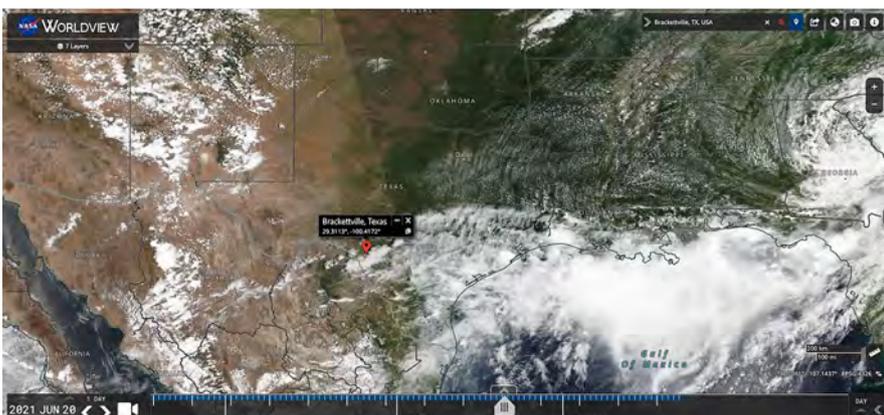
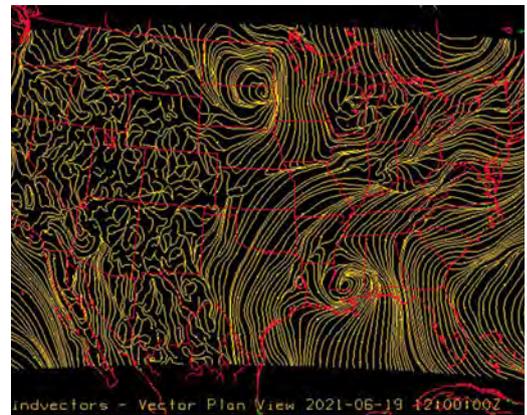
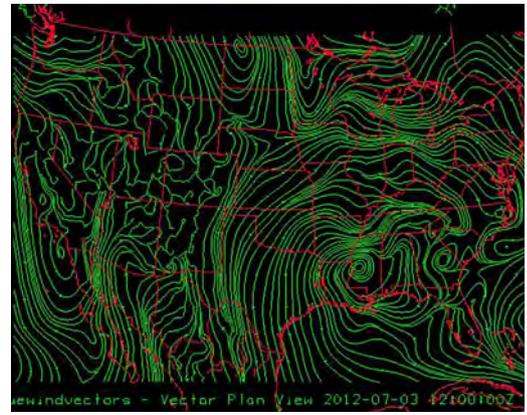
La preparación toma la mayor parte del tiempo. Volé cuando las condiciones lo permitían. También volé en avión para analizar las condiciones cuando no era posible volar en parapente. También exploré algunas zonas por tierra. No me perdí ni un día con línea seca este año. Cuando sucedía, salía a explorar por aire o por tierra.

También está el entrenamiento de rendimiento. Tenía varias metas de rendimiento que me había

◀ TEXAS HOLD'EM

Sebastien Kayrouz salió triunfante el 19 de junio después de apostar todo en una partida entre el y la línea seca de Texas

Foto: Gabrielle Scalf



fijado y trabajé en ellas, como volar 45km en una hora despegando antes de las 10:30am y volar 400km en siete horas o menos, etc.

¿Trabajabas al mismo tiempo? Me refiero a tu trabajo normal.

Sí, en la compañía donde trabajo lo hago de forma remota. Pero no por mucho tiempo más.

Sabemos de tu vuelo de 500km el año pasado, cuando rompiste el récord nacional y te convertiste en el primer piloto en volar 500km en EEUU.

Fue impresionante porque en aquel entonces no eras un piloto prominente en el mundo del vuelo. Desde afuera, según tu perfil en el XContest, ¿pareciera que hubieras hecho un vuelo de 500km

en junio de 2020 y uno de 600km en junio de 2021! ¿Podrías describir qué tipo de vuelos has hecho entre esos dos?

Antes de mi vuelo de 500km el año pasado, rompí el récord estatal de todos los estados en los que volé. Algunos han caído desde entonces, otros siguen vigentes. De hecho, no participo de ninguna forma a nivel nacional. Soy un piloto local y mi plan es seguir siéndolo. No subo todos mis vuelos al XContest, solo si es un vuelo de interés como un récord estatal o algo así. Entre el vuelo del año pasado y el de este año, he volado unas 110 horas.

Para el récord mundial, cambiaste tu tres bandas por una Enzo 3. ¿Cómo fue la transición? No es mi primera dos bandas. Vuelo parapente

desde hace 25 años. Pasé por varias dos bandas y acumulé una cantidad decente de horas en ellas. Pero esta es mi primera Enzo 3. Lo tomé con calma los primeros vuelos, pero me sentí a gusto inmediatamente. A medida que la volé más, me fui sintiendo cada vez más cómodo, y sobretodo cuando empecé a volarla en condiciones horribles en primavera y vi lo bien que se portaba. Es un ala que se porta bien en comparación a la velocidad y rendimiento que ofrece.

Decidiste despegar en torno para el récord. ¿Lo planificaste así?

Sí, tenía planeado despegar en torno. Compré un torno Cloud Street Superwinch el verano pasado.

¿Cómo escogiste el lugar para remolcarte?

Esa carretera es la única en la zona que está alineada con el viento, que no tiene cables y que es adecuada para remolcarse. No hay aeropuertos públicos donde esté autorizado remolcarse.

¿Podrías describir el lugar? En la imagen de satélite parece una carretera normal. ¿Te movías? ¿Viajabas según la previsión? ¿Cómo fue?

Es una carretera pública y un buen lugar para remolcarse. La carretera es larguísima. No tiene obstáculos y los laterales están despejados, por lo que también es fácil para prepararse. También tiene poca circulación. Estaba cazando las condiciones. Éramos tres. Uno conducía, el otro controlaba el remolque y yo. No había más nadie volando.

Antes del día del récord, ¿hiciste otros vuelos?

¿Te fue mal? ¿Volaste 400km? ¿200km? ¿Qué tan concentrado estabas con el vuelo?

Hice muchos vuelos de entrenamiento. Una de las metas que me propuse, como mencioné antes, fue hacer 400km en siete horas o menos porque ese

es el ritmo que necesitaba para romper el récord. Me tomó muchos vuelos para lograrlo. [Seb voló 391,81km en siete horas a una velocidad promedio de 55,97km/h el 18 de mayo de 2021].

Hablemos de ese día; o mejor, del día antes. ¿Lo viste venir? ¿Estaba previsto que fuera un gran día?

El día antes también fue un día récord, pero tomé una mala decisión. Como suele suceder, los modelos no concordaban. Fue una decisión más o menos como ‘escoge un modelo y ve’, escogí el incorrecto. Terminamos demasiado al este y era muy tarde para corregir. Las cosas salieron bien y pude redimirme al día siguiente.

Sé que estudias la línea seca de Texas. ¿Cómo era la previsión para ese día?

Observa el pronóstico de ese día [abajo a la izquierda]. La línea naranja ondulada es la línea seca. La ubicación real de la línea seca era entre donde se muestra y donde otro pronóstico la mostraba.

El piloto de ala delta Davis Straub reportó en el Oz Report que “había una tormenta en el golfo”.

¿Podrías describir el clima a nivel macro que incluyó en las condiciones de ese día? ¿Sabías cómo debía verse la previsión que buscabas? ¿Qué tanto se pareció este día a tu día ‘perfecto’?

En Texas, el clima es muy inestable a finales de primavera y principios de verano y entra mucha humedad del golfo de México, por lo que llueve mucho. Hace falta un evento grande como una tormenta o un centro de presión grande para que se formen los patrones de viento que crean una separación clara entre el aire húmedo y el seco a lo largo de la distancia que necesitamos para que hayan condiciones de récord. El evento del año pasado fue la tormenta Cristóbal y el de este año, la tormenta Claudette.

◀ RADIOGRAFÍA DE UN RÉCORD

¿Qué hace falta para tener las condiciones para un récord mundial en Texas? Hace falta un evento enorme, como una tormenta en el golfo de México, para que se formen los patrones de viento que crean una separación clara entre el aire húmedo de un lado y el aire seco del otro para que haya condiciones para un récord. Este año el evento fue la tormenta tropical Claudette.

En la secuencia de imágenes satelitales a la izquierda se ve cómo Claudette se desplazó hacia el norte a Mississippi a lo largo de tres días, el 18,19 y 20 de junio (arriba, en el centro y abajo). El punto rojo marca el inicio del vuelo de Sebastien. Había pronosticado que el 18 y el 19 de junio había potencial para romper el récord mundial.

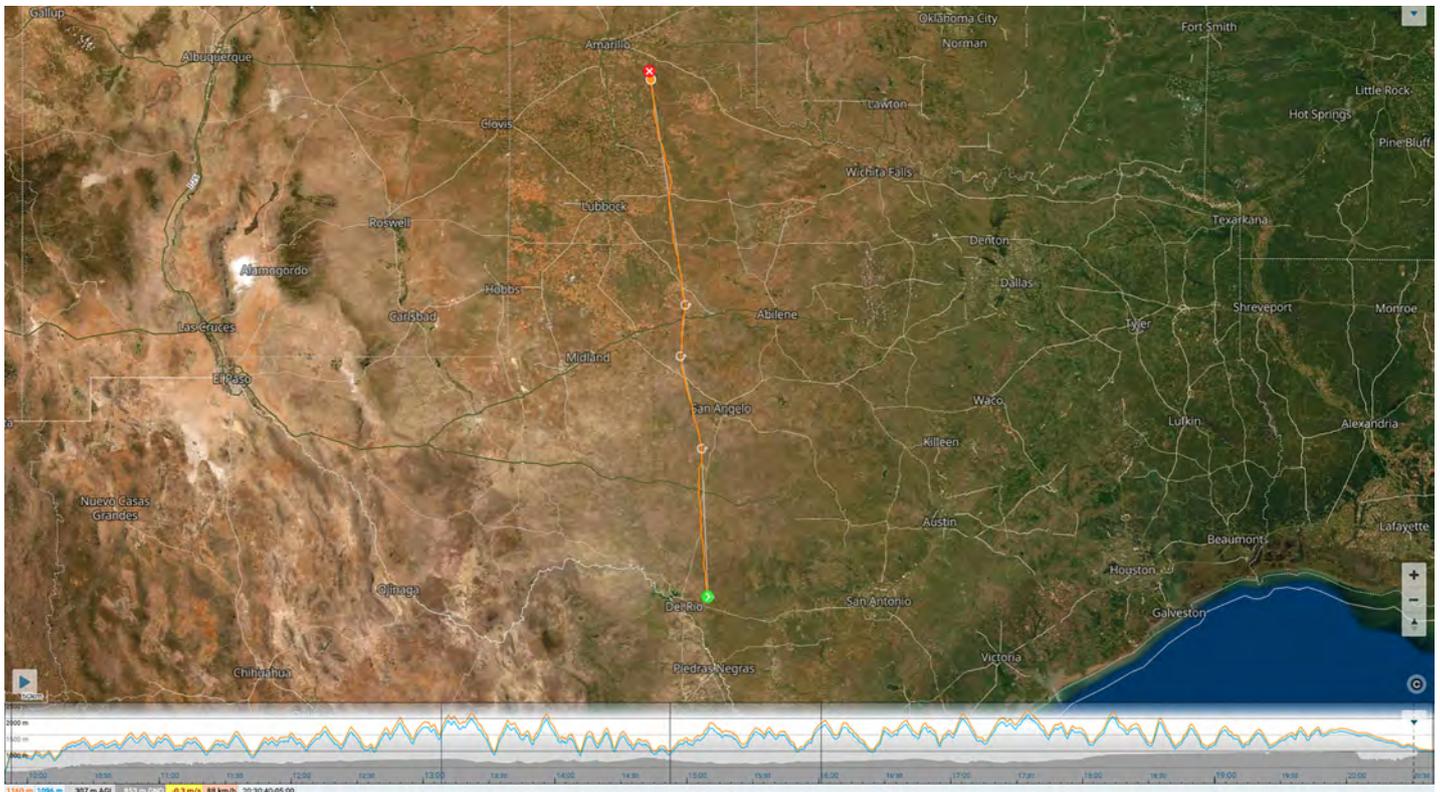
El mapa con el vector de viento verde es del 3 de julio de 2012, cuando Jonny Durand y Dustin Martin rompieron el récord mundial de ala delta y volaron 764km. El mapa de vector de viento rojo/amarillo es del vuelo de Sebastien el 19 de junio de 2021. “Es casi difícil diferenciarlos”, dice Sebastien. “El centro de presión de circulación sobre Louisiana está casi en el mismo lugar. Incluso, el centro de presión sobre Dakota del Norte es casi igual”.

En la tabla de abajo a la derecha, se ve el pronóstico de la línea seca en Texas con semicírculos naranjas.

▼ LISTO PARA VOLAR

Los instrumentos de Sebastien. Preparándose en la carretera para remolcarse. Compró un torno Cloudstreet el año pasado y buscó varios despegues toda la temporada.





▲TRAZA DE 610KM

Sebastien voló hacia el norte y estuvo en el aire 11 horas. El techo en la zona puede llegar fácilmente a 3000m, sobretodo en la meseta Edwards en la tarde, pero Sebastien rara vez subió a más de 2000m. Su meta era mantenerse dentro de las mejores condiciones. A continuación nos explica:

“A lo largo de la línea seca, existe un desplazamiento del aire húmedo cuando se mezcla con el aire seco. A esto se le llama capa de mezcla. Contiene las térmicas y el viento de cola más fuertes. El día del vuelo, esa capa estaba baja.

A pesar de haber estado baja, funcionó extremadamente bien. Dentro de ella, las ascensiones eran abundantes, uniformes y suaves”.

Al principio del vuelo, se mantuvo dentro de una banda estrecha entre 1100m y 1500m. Después, la parte superior de la capa de mezcla subió a 1800m, por lo que subió más alto. “A más de 1800m, la ascensión uniforme de la línea seca se hacía más suave y casi desaparecía”.

Explora la traza en bit.ly/3hX4qqz

La previsión parecía definitivamente un día de récord. Mira la diferencia entre el 3 de julio de 2012, cuando Jonny Durand y Dustin Martin rompieron el récord mundial de ala delta [764km] y el 19 de junio de 2021, el día de mi vuelo. Es difícil distinguirlos. El centro de presión de circulación sobre Louisiana está casi en el mismo lugar. Incluso el centro de presión sobre North Dakota es casi el mismo.

¿Cómo se comparan el vuelo y la ruta con el lugar donde los pilotos de ala delta generalmente hacen vuelos largos?

Los pilotos de ala delta despegaron más al sur, en Zapata, pero más arriba nuestras rutas eran paralelas pero cerca hasta la línea de la escarpa de Caprock, donde se acercaron bastante. La escarpa de Caprock se formó debido a la intersección de los altiplanos de Llano Estacado y las llanuras bajas. Puede que sea una de las mejores líneas en Texas. Es una autopista de térmicas.

La escarpa tiene un gran impacto en el microclima de la zona. Canaliza el viento dentro de una zona relativamente estrecha. Jonny y Dustin cuentan cómo se separaron un rato y después se volvieron a encontrar. Se debe a la naturaleza y características del patrón del flujo del viento a lo largo de la escarpa.

En Tacima, Brasil, donde se había roto el récord de parapente anteriormente, los pilotos cuentan que

tienen que pasar tres o cuatro semanas esperando un día bueno. Si se lo pierden, tienen que esperar hasta el año siguiente. Parece agotador, aburrido, un juego mental. ¿Cómo lo compararías con Texas?

Un récord es una cacería y los días de récord son escasos, por lo que en ese sentido no es muy diferente a Brasil. Sin embargo, Texas tiene unas características únicas. Es mejor poder moverse para tener más probabilidades de encontrar las condiciones adecuadas. Ese proceso tiene sus propios retos. Hay que saber que las previsiones y los modelos rara vez se alinean, sobretodo cuando se busca algo como la posición de una línea seca. Es como pronosticar el rumbo de una tormenta. Existe mil y una probabilidades y a veces ninguna es correcta. Es ciencia y suerte y la suerte empieza al escoger la ciencia adecuada.

Hablemos del vuelo. Describe tu equipo

Volé una Ozone Enzo 3 con un arnés Exocet. Llevaba dos computadores de vuelo: un Compass C-Pilot Evo y un Naviter Oudie. Además, tenía dos varios miniatura de respaldo, un Skybean Skydrop y un XCTracer III GPS. También llevo siempre mi Bräuniger Galileo que tiene 20 años por el sonido. Para el rastreo satelital en vivo, llevaba dos Garmin InReach. Para el rastreo GSM/telefónico, usé Loctome con la aplicación FlySkyHy. También llevaba una radio y dos baterías auxiliares.

Describe el despegue. ¿Fue extremo? ¿Había viento en el suelo? ¿Despegaste temprano/tarde/perfecto? ¿Qué sucedió?

Llegamos tarde, a eso de las 9:30-9:35am. Como dije antes, nos perdimos el día anterior que también era día de récord. Fue una decisión aleatoria que salió mal y un error que estaba decidido a no cometer dos veces. Para más, ese día era el último día de récord en el futuro cercano y solo Dios sabía cuándo sería el siguiente día de récord.

Tenía otro despegue al noroeste de Del Río, a unos 64km. Esperamos entre los dos hasta que empezara la convección para darme una idea de dónde estaba la línea seca y qué despegue sería mejor. Apenas hubo los primeros indicios y decidí dónde despegar, fuimos lo más rápido posible.

Había unos 20km/h de viento en el suelo y el cielo se empezó a llenar de cúmulos. Es una señal de la línea seca porque amplifica la convección. Nos apresuramos como locos. Entre la hora que llegamos y el despegue, habrán pasado 15 minutos, incluso menos.

Los pilotos de ala delta describen el principio del vuelo en Texas como supervivencia. Se remolcan por encima de los primeros cúmulos y después vuelan por debajo de ellos. ¿Cómo estuvo el principio del vuelo? Pareciera que apenas te mantenías durante más o menos media hora hasta que encontraste una térmica.

La primera hora es crucial. Puede hacer o deshacer el día. Un error y aterrizas y se acabó el día. Me remolqué hasta casi base de nube, que estaba a aproximadamente 1000m. De ahí, empecé a derivar. Los primeros 30 minutos no subía más alto que el punto de suelte, aunque el techo estaba subiendo. Me mantuve entre 800m y 1000m y me aferraba a la más mínima ascendencia hasta que llegué a Hill Country. Después mejoraron las ascendencias. Giraba y derivaba. Hice eso casi todo el tiempo mientras cruzaba Hill Country.

¿Puedes describir los primeros 100km?

Subí hasta unos 1400m sobre Hill Country. Estaba bien dentro de la capa de mezcla de la línea seca y las condiciones eran mucho mejor a esa altura comparado con unos cientos de metros más abajo. A lo largo de la línea seca, hay desplazamiento vertical del aire húmedo a medida que se mezcla con el aire seco. Le llamamos la capa de mezcla. Dentro de ella, se encuentran las ascendencias más fuertes y el viento de cola más fuerte de la línea seca. La altura de esa capa puede variar radicalmente entre un día y otro y entre una línea seca y la otra.

El día de mi vuelo esa capa estaba baja. Había una ola de calor enorme al oeste esa semana y el aire occidental era muy seco, lo que lo hace muy denso y pesado. Creo que es la razón por la que la capa de mezcla de la línea seca estaba tan baja. A pesar de haber estado baja, funcionó extremadamente bien. Dentro de ella, las térmicas eran abundantes, uniformes y suaves. A esa hora del día, esa capa subió hasta 1500m. Intenté no volar por debajo de 1100m, de no quedarme bajo, y de no subir a más de 1500m, para quedarme dentro de la capa de mezcla.

¿Y a partir de 100-200km?

Justo antes de los 100km estuve bajo por la ciudad de Sonora y llegué a estar a 800msnm. Estaba preocupado, pero encontré una buena térmica antes de los campos de pizarra. Estaba concentrado en mantenerme dentro de la capa de mezcla porque funcionaba muy bien. Llegaba hasta unos 1800m a esa hora. A más de 1800, la ascendencia uniforme de la línea seca se debilitaba y casi desaparecía. Había que remontar, planear, remontar, planear, dentro de esa banda y no quedarse demasiado bajo. En pocas palabras, es el resumen de todo el día.

Obviamente sabías qué velocidad promedio necesitabas para romper el récord. ¿Cuál era? ¿Y cuándo empezaste a vigilarla? ¿Era tan obvio temprano que el día estaba bueno?

Echo un vistazo a la velocidad promedio por hora que muestra el Oudie y cualquier velocidad por encima de los 55km/h me hace feliz, pero no motiva mi vuelo. Me concentro más en la estrategia, la altura a la que vuelo, cuánto tiempo paso dentro de una térmica, si voy 100% viento de cola, etc. No sabía si las condiciones iban a aguantar todo el día, así que me concentraba en aprovechar al máximo las condiciones del momento y evitar cometer errores. Sabía que si volaba bien, mi velocidad promedio sería alta. Y, si las condiciones aguantaban hasta el final del día, podría tener oportunidad de romper el récord.

Parece increíble que apenas pasaste de 2000m sobre el suelo la mayor parte del vuelo. ¿Qué techo había?

El techo estaba mucho más alto. Se puede estar alto sobre la meseta Edwards si quieres [“al menos 3000m” según los pilotos que han volado ahí], pero como dije antes, estaba concentrado en mantenerme dentro de la capa de mezcla porque funcionaba muy bien. Subí hasta unos 1800m la primera parte del día y después hasta 2000m durante la segunda parte. Hacía unos giros para subir hasta la altura que necesitaba y después iniciaba la transición inmediatamente.

LÍNEA SECA

Es una línea a lo largo de un continente que separa el aire húmedo del seco. Uno de los ejemplos más notables sucede en el centro de Norteamérica, sobretodo en Texas, Oklahoma y Kansas, donde el aire húmedo del golfo de México se encuentra con el aire seco de los estados desérticos en el suroeste. Generalmente va de norte a sur por los estados de las Altas Llanuras en el sector cálido de un ciclón extratropical y se extiende hacia las praderas canadienses en primavera y principios de verano. Se han roto varios récords mundiales de parapente y ala delta en Texas aprovechando este fenómeno, incluyendo el récord mundial de ala delta de 764km de Dustin Martin y Jonny Durand en 2012



▲ DÍA DE 600KM

Techo alto a mitad del día - Sebastien lo ignoró y voló dentro de la capa con mayor flotabilidad entre 1100m y 1800m

Distancia del despegue: 600km

Tiempo de vuelo: 10h39

GS, velocidad-suelo: 82km/h

60' Sp, promedio de velocidad en la

última hora: 56km/h

Altura: 1130m

¡Listo! Más de un año de planificación y preparación tuvo como resultado un vuelo de 610km, tres récords mundiales y un lugar en los anales de la historia

¿Fue fácil? Hablé con Jouni Makkonen hace poco, quien voló 500km en Finlandia y rompió el récord europeo y usó esa palabra dos veces. Dice que el día estaba tan bueno que el vuelo estuvo fácil. No pasó nada malo. Térmicas suaves y transiciones rápidas. Tu vuelo es similar: térmicas de 2-5m/s y todo el día parece haber funcionado bien.

Sí. Hay un momento en el vuelo en el que se hace fácil. No fue inmediatamente después de despegar, pero bastante pronto. El vuelo se convierte en una rutina y estás concentrado, en tu elemento, y todo sale bien. Sigues haciendo lo mismo y funciona.

¿En qué momento pensaste 'Está funcionando'?

Desde la primera hora. Cuando hice 46km en la primera hora, sabía que el día prometía y esperaba que las condiciones se mantuvieran todo el día.

Queda claro que había viento. ¿Estabas preocupado por el aterrizaje?

No había tanto viento, 25km/h en promedio. Hubo picos de 35km/h, quizás un poco más en algunas zonas. En otras, bajó a menos de 20km/h. Pero la mayor parte del día el viento era de unos 25-27km/h a la altura a la que estaba volando. La previsión no mostraba viento extremadamente fuerte a lo largo de la ruta, así que no tenía nada en particular de qué preocuparme.

300km es la mitad, a eso de las 2-3pm. ¿En qué pensabas en este momento?

Empecé a comparar el vuelo con el del año pasado. Recuerdo bien el punto de los 300km del vuelo del año pasado. Eran las 5pm y estaba tratando de calcular si era posible volar 500km con la cantidad

de horas de día que me quedaban. Esta vez, eran las 3:10pm cuando llevaba 300km. Creo que iba 1h y 50min más rápido que el año anterior. Si hacía lo mismo que el año pasado, podría hacer 600km.

¿Tuviste cansancio, hambre, sed, dificultades?

Un poco de cansancio, sobretodo en los brazos. Se me hincharon las manos, supongo que es de esperarse por tener las manos arriba todo el día. Tenía suficiente agua y comida. Me mantuve bien hidratado pero no pude comer.

¿Estabas en contacto con el equipo en tierra?

Sí, estaba en contacto con la recogida y me mantenían actualizado con el clima. Teníamos una rutina de qué informarme y qué buscar, etc.

El relieve parece una llanura y después unos cañones horribles. ¿Podrías describir cómo era el relieve por donde volaste?

Así es la línea de la escarpa de Caprock. Es lo que la hace tan buena. El relieve varía entre barrancos, quebradas pequeñas y llanuras. Por eso se llama Caprock, que en inglés quiere decir tope de roca. El tope está más erosionado en unos lugares que en otros, por lo que el relieve no es uniforme. Es bastante escarpado al norte de la ciudad de Snyder y es por ello que me quedé sobre el lomo, del lado del altiplano.

A los 300-400km volaste rápido. Cuéntanos

La verdad es que no recuerdo nada singular de esa parte. Mi velocidad promedio era de unos 56km/h, nada espectacular comparado con el resto del vuelo. Simplemente volaba junto a la carretera

entre las ciudades. Recuerdo haber sobrevolado el aeropuerto de Colorado City y el de Winston Field. Los conozco bien. He aterrizado en ellos anteriormente.

Y entre 400-500km. El terreno sube, creo. ¿Es cierto? ¿Previste esas dificultades? ¿Qué sucedió?
Ese segmento es en gran parte relieve escarpado. No como Hill Country. Se puede aterrizar, pero la recogida será una aventura. Sí, el terreno sube. Cerca de esa zona, la escarpa se convierte en un escalón grande entre las llanuras bajas a la derecha y el altiplano a la izquierda. Me mantuve junto a la escarpa, pero del lado del altiplano. El lado de la llanura es demasiado escarpado, no es seguro.

¿Cómo fue cuando pasaste los 500km?

Fue a las 7pm. Estaba sobre las llanuras. El viento era moderado, unos 26-27km/h. Me faltaban unos 55km para mi gol prefijado e iba rumbo hacia el. Las cosas iban muy bien.

¿Sabías que podrías romper el récord mundial?

Bueno, sabía que podría romper el récord a gol prefijado, no el de distancia libre. Sabía que había probabilidades de romperlos ambos, pero no era obvio. No iba a decidir cruzar Palo Duro hasta que llegara allí y todavía me faltaba mucho para llegar.

Describe los últimos 100km

Mi gol prefijado era la intersección entre las carreteras 86 y 256 cerca de la ciudad de Silverton. Llegué y tenía suficiente altura, así que me alineé para cruzar el Palo Duro. Palo Duro es el cañón más grande de Estados Unidos después del Gran Cañón. Bajé la velocidad cuando llegué al borde sur para ahorrar altura porque no sabía si el cañón iba a estar funcionando, pero funcionaba muy bien, así que subí la velocidad para intentar cubrir la mayor distancia posible mientras todavía se flotaba sobre el cañón.

Romper el récord debe haber sido un gran momento. ¿Qué hiciste?

Estaba muy contento. Es un gran logro, pero lo que más quería era llegar a los 600km. Estaba a vuelo de pájaro y tenía suficiente altura para lograrlo. Quería muchísimo volar 600km.

¿Y cómo fue? Llevabas más de diez horas en el aire...

Cuando iba llegando a los 600km, lo único que quería era tomar una foto del momento. Tenía las manos bastante hinchadas y no me funcionaban bien los dedos. Me costó quitarme el guante. Me lo logré quitar justo a tiempo para agarrar el teléfono

y tomar una foto del vario mientras llegaba a la distancia. Estaba contento, pero casi se me cae el teléfono. No dejaba de gritar "¡600!". Lo hice hasta que aterricé.

El planeo final pareciera ser eterno, cerca del suelo, a unos 50m sobre el suelo. ¿Seguiste planeando sin parar? ¿En qué estabas pensando?

Sí, el cañón funcionó muy bien. En la tarde, todo el fondo del cañón se enfría y crea flotabilidad sobre él mismo y en los bordes. La flotabilidad me ayudó a planear sin perder casi altura y continuó así hacia el norte del borde ya que el viento llevaba la flotabilidad en esa dirección.

¿Y cómo fue el aterrizaje? ¿Sin problemas? ¿Te respondieron las piernas?!

Planeé hasta el último centímetro y dejé justo la altura suficiente para darme la vuelta y aterrizar. Las piernas estaban bien, un poco cansadas de acelerar, pero nada grave. El aterrizaje fue sencillo.

¿Algún drama en el aterrizaje? Granjeros con armas, por ejemplo

Aterricé en un prado. Los toros/vacas estaban lejos y cuando aterricé empezaron a caminar hacia mí. No quería correr el riesgo de terminar el día con un ataque. Tomé una foto rápido, recogí el equipo y caminé hacia la carretera al borde del terreno.

¿Cómo regresaste? ¿Quién condujo?

La recogida estuvo fácil. Iba volando hacia un gol prefijado y creo que eso facilitó todo porque la dirección era clara. Gabbie condujo la mayor parte del camino.

La pregunta obvia: ¿podría repetirse? ¿Es algo que sucede con frecuencia o los pilotos necesitan esperar condiciones anómalas una vez al año?

El vuelo puede repetirse sin lugar a duda y es posible volar distancias largas, pero la cacería de récords consiste en estar en el lugar indicado en el momento indicado y tener condiciones acordes para un vuelo de este tipo. El despegue podría ser el mismo, podría ser diferente, dependerá de las condiciones del día.

¿Qué hiciste después? Tenías rastreo en vivo, así que los pilotos deben haberte enviado mensajes inmediatamente.

¡Fuimos a comer y pedí un bistec vaquero de 1kg! Recibí muchos mensajes. Estoy muy agradecido con todos los que me escribieron. Nos acostamos aproximadamente a las 4pm, pero no dormí mucho esa noche. Tenía demasiadas emociones juntas. Tenía los pies en el suelo, pero la cabeza en las nubes. 📸

BITÁCORA

Piloto: Sebastien Kayrouz

Fecha: 19 de junio de 2021

Distancia: 610km

Ala: Ozone Enzo 3

Despegue: Brackettville, Texas

Tiempo de vuelo: 10h 50min

Velocidad promedio: 56,3km/h

Altura máxima: 2263m

Ascendencia/descendencia

máxima: 5m/s / -5m/s

Récords mundiales: Distancia

libre, 610km; distancia libre con tres puntos de giro, 610km; línea recta a gol prefijado, 555km. Todos son también récords norteamericanos.



SWING ARCUS 2 RS

¿La semana de trabajo estuvo difícil? ¡Tranquilo! dice Felix Wölk que vuela la B intermedia de Swing

Los pilotos más antiguos tienen buenos recuerdos de la primera Swing Arcus. En 2002, la primera Arcus fue el inicio de una serie muy popular, sobretodo en Alemania. Le dio a Swing ventas récord y muchos años dorados.

El secreto de su éxito fue el poder usarse por muchos tipos de pilotos y que iba con la época. Ahora, nuevamente Swing está de vuelta con la Arcus 2 RS, un ala B intermedia para la mayoría de los pilotos en los países alpinos: pilotos recreativos y de fin de semana que buscan un buen equilibrio entre rendimiento y seguridad pasiva.

Para encontrar ese equilibrio, el diseñador en jefe, Michael Nesler, conocido por su espíritu de diseño efervescente, aplicó gran cantidad de ideas en la Arcus 2 RS. El sistema RAST de Swing es la más obvia y consiste en una estructura interna que regula la distribución de la presión del aire en el perfil y minimiza cualquier comportamiento después de un colapso.

Diseño y construcción

El ala está basada básicamente en el diseño de la B alta de Swing, la Nyos RS, moldeada

para adaptarse a los pilotos B intermedios. El resultado es un perfil de 57 cajones con 5,4 de alargamiento. Son bastantes cajones para un ala de este nivel, pero su alargamiento es el clásico.

El ala tiene todos los detalles que esperarías en una vela moderna: minicostillas para un borde de fuga limpio; moldeo 3D para una tensión óptima de la vela; varillas de Nitinol para estabilidad del perfil con un mínimo de peso. Estas varillas de Nitinol están recubiertas de mangas de nylon para protegerlas, que según Swing, es para mayor durabilidad y vida útil del ala.

El sistema RAST fue desarrollado por Swing y es una de las grandes innovaciones de la marca. No solo sirve para minimizar el mal comportamiento después de un colapso sino que también equilibra la presión dentro del ala durante todo el vuelo, desde el despegue hasta el aterrizaje. El resultado, según Swing, es que las sacudidas de las condiciones exigentes se suavizan y el ala mantiene la estabilidad a máxima velocidad.

Tiene tres bandas y las líneas C se ramifican hacia una cuarta hilera en la cascada superior. Las líneas principales tienen funda y las de la cascada, no. Usaron

▲ SESIÓN DOMINICAL

Kilian Baumann con la Arcus 2 RS sobre Salzburgo, Austria. El ala está dirigida a pilotos de fin de semana y para quienes busquen una B intermedia con rendimiento y bastante seguridad pasiva

Foto: Felix Wölk

una combinación de Porcher Skytex 38 en el extradós y Techfiber de 31g en el intradós.

Primera impresión

Apenas sacas el ala de la bolsa, te sorprendes gratamente por lo poco complicada que es de manipular antes de volar. Los niveles de las líneas son de colores diferentes y permiten una visión general clara. Los enredos salen solos cuando se halan las líneas e incluso las líneas sin funda tienen poca tendencia a enredarse.

Las bandas un poco rígidas son un juego de niños a la hora de organizarlas. Tienen asas de freno grandes que se fijan con imanes y tienen un gancho ingenioso para evitar que se suelten sin querer. La sencillez de la preparación antes del despegue termina en anclajes de colores diferentes para distinguir la banda izquierda de la derecha.

Con un poco de viento, descubrirás un ala con buen comportamiento y en tierra, sale a relucir su carácter. El perfil pareciera bastante compacto y siempre está lleno en el medio. No tiene la tan molesta vida propia, ni tendencia a deformarse en forma de U. Tiene cierta agilidad alrededor del eje

vertical, lo que ocasionalmente requiere correcciones durante la fase del inflado.

Con viento más fuerte, el ala sube a la vertical sin ayuda de las bandas. Esta es una señal de un comportamiento bien equilibrado y permitirá a los pilotos menos experimentados acostumbrarse al ala.

Cuando llega a la vertical, la canopia pierde velocidad sola, lo que hace poco probable que se adelante. Después de subir, es sorprendente que incluso si se frena excesivamente la sustentación aumentará muy poco. Por tanto, se reduce bastante el riesgo de que te arrastre hacia atrás.

Con poco viento es interesante: la canopia puede desplazarse bastante lejos por delante del piloto antes de que se pliegue. Mientras tanto, si la mantienes a la vertical aparece una ligera tendencia de guiño, cuya causa parece un tanto misteriosa. ¿Se tratará del sistema RAST que empieza a hablar tímidamente desde el interior?

Debido a que la Arcus 2 RS no fue diseñada para ser una máquina ligera, el despegue de frente requiere un poco de energía debido al mayor peso de la canopia, aunque no tiene ningún misterio. En general, el comportamiento del ala en el despegue

ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Swing: "Llega a otro nivel de vuelo sin sobrepasarte - esa fue nuestra meta cuando desarrollamos la Arcus 2 RS"

Uso: Vuelo dinámico, térmico y de distancia

Nivel del piloto: Intermedio

Tallas: XS, S, M, L, XL

Superficie plana (m²): 22, 25, 26.8, 29, 33

PTV (kg): 58-78, 75-95, 85-105, 95-115, 105-140

Peso del ala (kg): 4,4, 4,8, 5,1, 5,4, 5,8

Celdas: 57

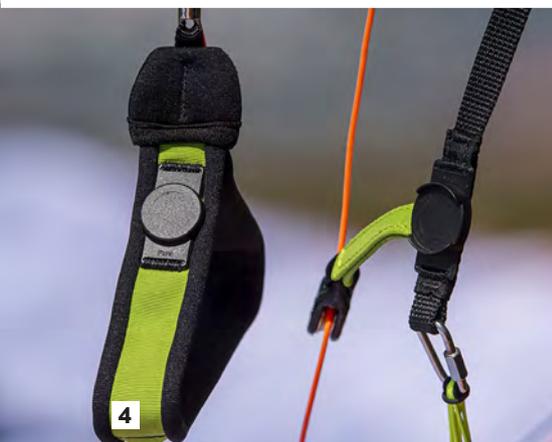
Alargamiento plano: 5,4

Homologación: EN / LTF B

swing.de

▼ DETALLES

- 1 y 2. Bandas de colores distintos
- 3 Mangas de nylon para proteger las varillas de Nitinol y darles más durabilidad y longevidad
- 4 Asas de freno grandes con ganchos magnéticos ingeniosos
- 5 Aperturas con velcro para sacar eluccio
- 6 Borde de ataque con varillas de Nitinol





con cualquier intensidad de viento podría describirse como fácil e indulgente.

En vuelo y en térmica

En vuelo, el ala da inmediatamente una excelente sensación de seguridad. El perfil no es susceptible a cabeceos ni alabeos indeseados. Es muy amortiguada y pareciera absorber cualquier movimiento nervioso en el aire. Es como si el ala volara sobre rieles invisibles; se siente como si los dos tercios delanteros del ala estuvieran decididos aerodinámicamente, como desconectados de la parte trasera de la vela, incluyendo la cascada del freno.

Puede que pienses que un parapente tan tranquilo va a ser inútil en térmica. Pues definitivamente no es el caso. A pesar de que la entrada en térmica de la Arcus 2 RS no es nada espectacular, una vez que está adentro demuestra ser una herramienta absolutamente funcional y gira de forma eficaz en cualquier radio que quieras, desde cerrado hasta abierto. La presión del freno interno aumenta progresivamente, mientras que la presión del freno externo regula de forma precisa el ángulo de inclinación.

No cabecea, oscila, ni se bambolea. El ala escoge su línea y pareciera mantenerse en el radio adecuado sola, sin exigir mucho más del piloto que vigilar la ascendencia en el vario.

En térmicas planas, amplias y lentas, la Arcus 2 RS también sube bien. En térmicas fuertes, mientras sales catapultado a la estratosfera, puedes dejarla tranquila como si estuvieras sentado en el sofá viendo televisión. Es el tipo de diversión que no todas las alas te permitirán tener sin que salgas disparado abruptamente al final. Aquí es donde te cuida el ala.

Sí descubrí un truco que permite aprovechar al máximo la térmica. Si solo halas uno de los frenos cuando entras en la térmica, el ala cabeceará brevemente, y no sucederá nada pero perderás altura. Esto se lo atribuyo al eje del giro y la longitud fuera de lo normal de las líneas, lo que trae como resultado un efecto péndulo. Para contrarrestarlo, mientras empiezas a girar, frena inmediatamente el freno externo. Esto amortiguará el cabeceo y le permitirá al ala volver a su rumbo dentro de la térmica.

Esta tendencia mansa de cabecear también tiene sus ventajas en térmica. En caso de térmicas estrechas y rebeldes, el perfil muerde bien el núcleo. También permite "abrirse" a medida que aumenta la intensidad de la térmica.

Debido a lo amortiguada que es, además de lo sencilla que es en térmica, podrías pensar que eres pasajero en un ala a control remoto. Además, la turbulencia no se siente mucho en los frenos sino que se la traga el

perfil y le llega al piloto de forma suavizada. A muchos pilotos más nuevos les gustará porque interpretar el movimiento del aire puede restar concentración.

Esto pareciera ser cierto sin importar el arnés. No importa si vuelas con un arnés reversible, carenado o de acro, las diferencias fueron pocas. El ala funciona con cualquier tipo de arnés porque se controla principalmente con los frenos.

Seguridad pasiva

La seguridad pasiva es extremadamente alta. El ala pareciera ser enormemente estable. Hacen falta condiciones muy tóxicas para sacarla de quicio. La mayor parte del tiempo responde con una orejita inofensiva en la punta externa.

Cuando colapsa, abre rápido y de forma independiente. Según Swing, se trata del RAST en acción, la presión del aire dentro del ala que se iguala y "empuja" aire hacia el frente. Incluso con colapsos grandes de 60%, el ala no gira mucho, lo que es raro considerando la tendencia del perfil a cabecear.

Otro punto de seguridad es la presión del freno alta cerca del punto de pérdida. Como resultado, diría que frenarla demasiado y meterla en pérdida es virtualmente imposible.

El acelerador parece eficaz, aunque requiere un poco de fuerza. El perfil también



se porta bien en transición. Cuando entra en una térmica, el ala no se retrasa demasiado ni muerde la misma. Simplemente sube. La corrección del rumbo con las bandas traseras funciona bien, aunque el punto de presión no es muy definido.

A la Arcus 2 RS le falta un poco de agresividad para liberar energía cuando se juega con wingovers en una ladera enfrentada al viento, aunque es adecuado para principiantes. El ala será amable mientras aprendes a dejarla cabecear, darle tiempo para recuperar ímpetu después y pasar lo más alto posible sobre la canopia con ambos frenos - se puede usar la técnica de un ala de acro.

En este punto, el ala muestra el límite de la altura del wingover mediante la vela descargada: se forma un doblez grande a lo largo de gran parte de la envergadura, a nivel del primer tercio de la cuerda del ala, que es donde está el corazón del sistema RAST.

Para perder altura, es fácil de regular la barrena plana. Si no hay acción por parte del piloto, el ala sale sola de la barrena, lo que es un aspecto de seguridad importante.

Las orejas son fáciles de hacer y salen solas, aunque dudan un poco. Si se bombea, salen fácil.

La olvidada maniobra de las bandas B funciona bien en la Arcus 2 RS. Hacerla

es posible para cualquier piloto porque el paracutaje no es muy agresivo. Durante toda la maniobra, el perfil permanece estable y simétrico. Cuando se sueltan, sigue un cabeceo no agresivo para recuperar velocidad.

Veredicto

La Arcus 2 RS representa un gran logro en diseño. Es un parapente que pareciera llevar al piloto a un viaje, a pesar de que su nivel de seguridad pasiva y suavidad pueden ser un poco consentidor para algunos. Su técnica de control nada complicada la hace un ala para pilotos recreativos y de fin de semana que quieran disfrutar del deporte de forma relajada.

Con la Arcus 2 RS, un piloto novato podría considerar aventurarse a volar en condiciones que evitaría. Si dejamos el viento fuerte de un lado, la Arcus 2 RS es la herramienta para ello.

Es un parapente que inspira confianza y le permitirá al piloto meta - pilotos B intermedios, en su segunda ala - comprometerse por completo en aprender a volar. Los que tengan más horas de vuelo puede que quieran más información; es cuestión de gustos.

Lo que sí es seguro es que el que solo quiera una cosa después de una semana tensa en la oficina, como relajarse a base de nube, tendrá altas probabilidades de hacerlo realidad. **KC**

◀ ▲ POR DELANTE Y POR DETRÁS

El ala transmite mucha seguridad en vuelo y en térmica se siente como si fueras sobre rieles. La presión del freno es altamente progresiva, lo que da bastante advertencia antes del punto de pérdida, lo que la hace un ala perfecta para quienes tengan poca experiencia en el deporte. Es un ala que te cuidará mientras vas a tus límites y aprendes a volar distancia
Fotos: Félix Wölk.



Félix Wölk

Félix vuela desde hace casi 30 años y se le conoce por sus fotos de viajes y aventura. Voló la Arcus 2 RS (M) en su hogar en Italia y en Austria



SKYWALK ARAK AIR

Charlie King vuela la nueva B ligera multiuso de Skywalk

La Arak Air salió al mercado en febrero de este año y es una versión ligera de la ya 'semiligera' Arak multiuso lanzada a finales de 2018.

La Arak Air fue hecha para ser un ala ligera para volar donde sea y para llevar a pilotos recreativos de aventura de vuelo vivac de su nivel con seguridad. La premisa de diseño era rendimiento y seguridad excelentes con un mínimo de peso, volumen y pilotaje fácil. Viene en cinco tallas, con rangos de peso para llevar equipo para vivac. Volé la XXS (55-75-80kg) a un PTV de aproximadamente 70kg.

La Arak Air es cerca de 30% más ligera que la Arak y la talla XXS de 21m² pesa apenas 3,1kg o 2,9kg con el juego de bandas de Dyneema. Es impresionante el hecho de que sea tan ligera y aún así tenga líneas con funda.

Está hecha con tela muy ligera y Skywalk advierte que debe cuidarse y no arrastrarse en el despegue. Skywalk la describe como una B intermedia, al igual que la Swing Arcus 2 RS que también reseñamos en este número y por casualidad también tiene 57 cajones y 5,4 de alargamiento.

▲ FÁCIL EN TÉRMICA
Cómoda e intuitiva, la Arak Air es una delicia en térmica
Foto: Marcus King

Paquetito

Un paquete pequeño y ligero llegó por correo. La caja decía Skywalk por fuera, pero era tan pequeño que casi dudé que fuera un parapente de talla normal. El ala estaba plegada impecablemente dentro de un bolso interno pequeño con ventilaciones de malla y un cierre de compresión. Definitivamente habría entrado dentro de una mochila de senderismo mediana y de hecho, Skywalk da la opción de enviar la Arak Air con su mochila técnica Hike por un recargo. Sin embargo, resulta que no tenía ni la técnica ni la paciencia para convencerme de meter el ala dentro de la bolsa yo sola.

El ala está hecha de la hermosamente ligera pero resbaladiza Dominico Dokdo 10D como la Advance Pi 3 y por ser resbalosa es difícil de plegarla sin ayuda. Cambié la bolsa por una concertina XCertina Compress que me hizo la vida más fácil en el aterrizaje, pero era un poco grande. La Arak Air pide a gritos una bolsa de empaque especializada. A pesar de que los soportes del borde de ataque son flexibles y resistente a dobleces, Skywalk recomienda plegarla usando el método por cajones.

Materiales

El intradós y la mayor parte del extradós de la Arak Air están hechos de 10D, mientras que el borde de ataque, donde hay mayor riesgo de daño, tiene la tela TX-Light un poco más pesada de Skywalk, como en la Cayenne 6. Según Skywalk, esta tela desarrollada originalmente para velas de kitesurf expuestas al agua salada y rayos ultravioleta, "sienta las bases en envejecimiento y resistencia a las rasgaduras".

El ala de prueba vino con bandas convencionales, que me pareció perfecto. Es fácil, sin complicaciones, con bandas de cintas de 12mm de colores diferentes que combinan con las líneas: A rojas, B amarillas, C azules.

El sistema de poleas es de plástico, ligero, pero un poco voluminoso y de aspecto robusto, y tiene ganchos Brummel. Las líneas se fijan a las bandas con maillones, con piezas plásticas para mantenerlas en su lugar y las asas de los frenos están hechas de cintas y neopreno ligeramente acolchado.

Las líneas de freno tienen quitavueeltas y pasan por poleas plásticas, con broches para fijarlos a las bandas. Skywalk dice: "A diferencia de los parapentes con dos hileras de líneas en los que se puede cambiar el

ángulo de ataque al halar de las bandas traseras, hacer lo mismo en un ala con tres bandas hace que el perfil se deforme. Esto produce una arruga entre los niveles, lo que hace el ala más susceptible a colapsos". En una B intermedia, podría decirse que es bueno no tener complicaciones.

Si vas a hacer caminatas o vuelo vivac, el peso es una prioridad y Skywalk ofrece un juego de bandas de Dyneema como alternativa. Permite ahorrar 200g y también permite plegar el ala aún más pequeña, pero las bandas de Dyneema son menos fáciles de usar y toma tiempo acostumbrarse.

Desempaque

La Arak Air tiene los rasgos de diseño esperados en parapentes modernos: nariz de tiburón, cajones moldeados en 3D y minicostillas en el borde de fuga que duplican la cantidad de cajones para darle un acabado más refinado.

La calidad y acabados son muy buenos y oí comentarios como "qué linda es". Lo que me llamó más la atención cuando la abrí, sobretodo porque nunca había volado una Skywalk, fueron los Jet Flaps: una línea de rendijas cerca del borde de fuga. Sirven

ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Skywalk: "Perfecta para quienes les guste volar al estilo X-Alps y que quieran confiar en la seguridad pasiva de un ala intermedia"

Uso: Vuelo dinámico, XC, vivac, paramontañismo

Nivel del piloto: Intermedio

Tallas: XXS, XS, S, M, L

Sup. plana (m²): 21,4, 23,3, 24,8, 26,4, 28,6

PTV (kg): 55-75-80, 70-85-90, 80-95-100, 90-105-110, 100-120-120

Peso (bandas de Dyneema, 200g+ con bandas convencionales) (kg): 2,9, 3,1, 3,3, 3,5, 3,7

Celdas: 57

Alargamiento plano: 5,4

Homologación: EN / LTF B

skywalk.info

▼ DETALLES

1. Juego de bandas convencionales
 2. Asas de freno cómodas y acolchadas que se fijan a las bandas con broches
 3. Tela TX-Light del mundo del kitesurf que según Skywalk resiste el envejecimiento y rasgaduras
 4. Borde de ataque con nariz de tiburón
 5. Tecnología Jet Flap que retrasa el punto de pérdida para volar a baja velocidad con más seguridad
- Fotos: Marcus King



1



2



3



4



5



para mejorar el comportamiento durante la pérdida y reducen la velocidad a la que el ala entra en pérdida. Skywalk explica, "Los Jet Flaps también se llaman flaps divididos como los que tienen los aviones grandes. Cuando se frena el ala, el flujo se desvía a través del ala y se restaura el flujo de aire uniforme. Esto permite alargar el recorrido del freno y suaviza el comportamiento durante la pérdida". Skywalk añade que los Jet Flaps ayudan a subir mejor en térmica.

No podría decir que estaba consciente del efecto de los Jet Flaps mientras aterrizaba - la Arak Air aterriza fácil, bella, igual que (a mi parecer) la mayoría de las alas - pero jugué con ella en tierra. Halé los frenos lo más que pude sin darme vueltas y tenía las manos a nivel del asiento antes de que mostrara señales de pérdida. Creo que la belleza de la tecnología probablemente es que te mantiene seguro sin que lo sepas, lo que debe ser bueno. No hace falta que adaptes tus métodos ni técnicas - es un ganar-ganar.

En vuelo

Volé la Arak Air en condiciones diferentes, desde despegar de frente sin viento a final del día porque llegué muy tarde; vuelo en rotor en el que no sé qué pasaba en mi zona de vuelo; hasta en condiciones nunca vistas. También volé en condiciones suaves en

Gourdon y térmicas fuertes pero agradables en Saint André-les-Alpes. Debo decir que en todas estas situaciones el ala transmite mucha seguridad y es cómoda de volar. No cabecea mucho, pero transmite información de las condiciones y es predecible, además de inspirar confianza.

Durante mi primer despegue de frente sin viento, me sorprendió que tenía que darle presión a las A y seguir halándola hacia adelante más de lo que esperaba. En otros despegues, no noté lo mismo, así que no sé si es una característica del ala en condiciones sin viento o porque últimamente había despegado de frente con alas de paramontañismo. De igual forma, no es un problema, solo un comentario.

Los despegues de espalda fueron fáciles y se comportó bien con cualquier intensidad de viento. En despegues de espalda con poco viento se notó la vela ligera - sube fácil y directo a la vertical. En condiciones más fuertes, despegaba con las A intermedias y me pareció que era muy fácil de controlar y me inspiró confianza en un despegue congestionado.

En vuelo, es muy cómoda, tiene el equilibrio perfecto entre la información que transmite y cómo amortigua y es una delicia en térmica. Sube muy bien, es fácil girar plano o inclinado según lo desees.

Reacciona inmediatamente al freno y se mueve de forma homogénea, se siente bien y compacta. Describiría la presión del freno como moderada, más suave que otra cosa. No dudé en usar el acelerador, incluso en condiciones fuertes. El recorrido del acelerador es de 15cm y aceleré hasta dos tercios, bastante. No es un ala lenta y acelerada lograba volar con el grupo a medida que nos alejamos del despegue y volamos por la cresta en Saint André.

También me fue bien viento en contra. Es difícil comparar velocidades porque no sabes cuánto aceleran los que están a tu alrededor, además de volar todos con alas de tallas y niveles diferentes - pero seguirle el ritmo al grupo en una B intermedia pequeña y sentirme cómoda y segura me basta.

Hice un vuelo de distancia y no sentí penalizada por el ala; no tenía la motivación, resistencia ni la vejiga para volar seis horas hasta Dormillouse y regresar. Pero los chicos que sí lo hicieron, de haber volado con una Arak Air, si así hubiera sido el caso, no habrían tenido problema.

Aterrizaje de emergencia

Hubo condiciones desagradables en mi zona de vuelo y me encontré en condiciones cambiantes que no había visto ni entendido.



Estaba en la ladera con otros pilotos, luchando para subir en condiciones estables, había más viento del que pensaba y de repente, me hundí.

Cuando digo que me hundí me refiero que habría llegado sin problema al aterrizaje y de repente, no llegaba. Estaba demasiado baja para llegar.

No hubo problema porque volé hacia el borde de la meseta donde está el aterrizaje, que normalmente debería estar en el flujo de la brisa de valle y debería subir. Una franja estrecha al lado del río y el fondo del valle era mi plan B si no funcionada.

Pero en vez de salir disparada hacia arriba, el ala iba de un lado a otro y no avanzaba mucho. Estaba inflada a excepción de las puntas que se cerraban alternadamente. Si era un rotor, que seguramente era el caso, el viento debería venir de la ladera y el plan B no era muy atractivo.

Me aferré y logré hacer un par de 360 para remontar lo suficiente para aterrizar detrás de los árboles (¡Ya sé!) en la meseta donde normalmente soñaría con aterrizar incluso en días buenos/normales. Aterricé bien y sin dramas y regresé a pie, un poco avergonzada por mi mala decisión. Los pilotos que vieron mi pequeño drama me aplaudieron.

Uno me dijo, "¡Menos mal que estabas con esa mariposita!" Sí, la mariposita. Tiene

razón, se parece a una mariposa. Mi consuelo es que no fui la única en meterme en lo que sea que haya sido, pero todos lograron aterrizar bien. Debo decir que me encantó aún más la Arak Air. ¡Es una buena ala para que te sacudan!

Laurent, mi colega en Cross Country Magazine, recién compró una Arak Air. Es su tercera ala y viene de una B baja que resultó ser muy grande para él, sobretodo porque ahora vive en los Alpes franceses.

Le pedí su opinión y concuerda conmigo en que es muy estable y cómoda. Le gusta lo ligera que es y compara el despegue y aterrizaje con el de una superficie sencilla. Probó otra B ligera antes de decidirse por la Arak Air y le pareció bastante menos nerviosa y movida que la otra, a pesar de que le da más información que cualquier otra ala que haya volado hasta ahora. La ha volado durante varias horas y está enamorado.

Veredicto

En conclusión, recomiendo totalmente la Arak Air a cualquiera que busque una B ligera. Hay que cuidarla, como cualquier otra ala ligera, pero en retorno creo que cuidará de ti y te recompensará con vuelos seguros y divertidos mientras exploras tus límites ya sean de vuelo vivac o local. ✎

◀ ▲ DOSIS DE CONFIANZA

"¡Menos mal que estabas con esa mariposita!" dijo otro piloto después de haber visto mi aterrizaje difícil en un rotor. Además de flotar y ser ligera en el aire, la Arak Air es segura e inspira confianza cuando más la necesitas - justo lo que necesitas si vas a aterrizar en montaña o si vas a hacer vivac, situaciones en las que vas a aterrizar en lugares nuevos. Debido a sus materiales ligeros, hay que cuidarla, pero en retorno ella cuidará de ti. Despega fácil y es segura y cómoda en el aire.

Fotos: Marcus King



Charlie King

Charlie voló la Skywalk Arak Air XXS a unos 70kg durante más de diez horas en todo tipo de condiciones en el sur de Francia con un arnés Icaro Xema².



ICARO XEMA²

Charlie King prueba este arnés reversible de uso diario con muchos detalles

El Xema² es el nuevo arnés reversible de Icaro. Es el sucesor del Xema, con una mochila con capacidad para usarla todos los días. Según Icaro, está diseñado con un máximo de seguridad en mente y tiene un contenedor de paracaídas bajo el asiento que puede expandirse de 4,5l a 5,5l y un airbag con resorte para preinflarlo que ofrece 100% de protección antes de despegar. También tiene un bolsillo para instalar la protección dorsal Lightshield. Es adecuado para principiantes y pilotos de distancia, para hacer dinámica y distancia pero es lo suficientemente ligero para caminatas.

Primera impresión

La talla M pesa 4kg y lo mismo que mi Success 4 de Advance, pero se siente más ligera. Puede ser porque el airbag la hace menos voluminosa y por supuesto, la mochila está incluida en el peso. La tela es ripstop ligera, de color azul marino con

detalles azul/verde claros (que empezaron a verse un poco sucios al final de las pruebas) y cintas de compresión ligeras. Si el peso es una prioridad, Icaro hace una versión más ligera, el Xema Light. La talla intermedia pesa apenas 2,7kg y el airbag es diferente con varillas de nitinol en lugar del resorte que lo infla parcialmente hasta 60% de su capacidad antes de despegar.

Mochila

Está hecha para ser cómoda, tiene un tamaño decente y le cupo fácilmente mi Skywalk Arak Air (pequeña, por cierto), además del casco, ropa, cámara, instrumentos y camelbak de 2l. La mochila tiene buena forma con cintas de compresión para apretar todo. Tiene una cinta elástica guardada dentro del bolsillo superior para llevar ropa adicional o un casco. Los dos portabastones tienen asas elásticas guardadas impecablemente dentro de bolsillos para cuando no se estén usando.

▲ DEXTERIDAD TOTAL

El Xema² es cómodo y no molesta en el despegue, además de que es fácil sentarse después de despegar
Foto: Marcus King

El sistema de porte de la mochila es cómodo, con un cinturón ancho y muy acolchado y buenas hombreras. La carga puede acercarse al cuerpo con las cintas de compresión en la parte superior de las hombreras y tiene bolsillos laterales elásticos fáciles de alcanzar mientras se camina.

Volteo

Es fácil darle la vuelta al Xema². El lado de la mochila es suave y blando y el espaldar del arnés es una pieza acolchada separada y moldeada. Para voltearlo de mochila a arnés y viceversa, solo hay que abrir los cierres, darle la vuelta, guardar cualquier sección que no necesites (espaldar del arnés o parte delantera de la mochila) y volver a cerrarlo. Una queja pequeña es que cuando se cierra en modo mochila, los cierres tienen tendencia a abrirse hasta que los llevas hasta cierto punto. Si intentaras cerrar la mochila llena podría ser un problema, pero con mi equipo todo entró bastante fácil.

Arnés

El arnés tiene un asiento rígido de polipropileno y sistema de seguridad *get-up* con hebillas Woody Valley. La cinta de pecho elástica tiene un silbato plástico y una etiqueta de SOS en la hombrera para escribir información que creas que deban saber potenciales rescatistas. Los puntos de anclaje son rojo a babor y verde a estribor.

La parte trasera del arnés tiene buena forma con esa sección acolchada al exterior y el bolsillo trasero tiene suficiente espacio para lo que necesites llevar. Adentro, tiene cintas para bastones de caminata y espacio para un camelbak con guía para el tubo. Un bucle en la parte alta puede usarse para colgar el camelbak, pero está cerrado sin Velcro, por lo que hace falta un camelbak con gancho o colgarlo de otra forma. El tubo se guía a través de las hombreras - tuve que apretar la válvula de mi Platypus, pero la mayoría de las válvulas son más pequeñas.

Yo uso un portainstrumentos y hubiera sido conveniente tener bucles para colgarlo. Sé por experiencia propia que colgar mosquetones de los portainstrumentos en las cintas del arnés desgasta las cintas. Los bolsillos de cada lado del arnés - uno de Lycra con cierre y el otro de malla abierto - tienen bucles para atar la radio, el bastón de la cámara, etc. El asa del paracaídas del lado derecho sobresale ligeramente y es roja por lo que es fácil de ver

y agarrar. Está fijada con dos pines que son fáciles de revisar antes de volar gracias a la ventana grande de plástico. Los ajustadores del ángulo del asiento están bloqueados y deben fijarse antes de volar, aunque el largo de las hombreras pueden ajustarse en vuelo.

El Xema² es cómodo en el despegue, fácil para correr y de ajustar entre la posición de sentado o tumbado. La talla (volé la M) era perfecta para mí y la tabla del asiento era del largo y ancho perfecto. En vuelo, no se siente ni tambaleante, ni rígido y se puede pilotar con el peso del cuerpo. Creo que los arneses con airbag no dan tanto soporte dorsal como un pedazo enorme de espuma - es más una silla de playa que un sofá, pero es lo que se sacrifica con el volumen. El acelerador es excelente, con retractor elástico y tiene una capa un poco pegajosa para que no se te resbalen los pies. Detrás de unas 'puertas' plásticas están los nudos que permiten ajustar la longitud y es fácil alcanzar el bucle de cinta con el pie.

Conclusión

Si buscas un arnés reversible de un tamaño para usarlo a diario y con detalles de seguridad y comodidad, mira el Xema² - para mí, es perfecto. 

ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Icaro: "Ideal para principiantes, pilotos recreativos y de distancia. Para cualquier piloto que quiera combinar las ventajas de la tecnología avanzada y un airbag para volar cómodo"

Uso: Vuelo dinámico, de distancia, paramontañismo

Nivel del piloto: Todo nivel

Tallas: S, M, L, XL

Peso (kg): 3,8, 4,0, 4,2, 4,4

Homologación: EN / LTF B

icaro-paragliders.com

▼ DETALLES

1. La mochila tiene tamaño para un equipo normal de uso diario y buenas cintas de compresión
2. Se puede ver la sección separada y moldeada que le da la forma limpia y aerodinámica al asiento del arnés
3. El arnés tiene el sistema de seguridad T-lock con hebillas Woody Valley, un silbato en la cinta de pecho y anclajes de colores diferentes

Fotos: Marcus King





CASCO SUPAIRVISOR

Charlie King prueba el nuevo casco ligero de Supair con visor integrado

Recientemente, Supair lanzó el Supairvisor, un casco abierto con visor completo integrado. Está homologado bajo la norma EN966 y UE/89/686/CEE y según Supair, protege 100% contra los rayos UVA y UVB y está clasificado S3 – al igual que los lentes de sol Altitude.

Los cascos con visores son populares entre los pilotos de distancia porque protegen la cara del sol y del viento, que no solo significa menos riesgo de quemaduras pero también puede reducir el cansancio. En días nublados, el visor es más versátil que los lentes de sol porque lo puedes levantar y bajar cuando quieras en vuelo - más fácil que quitarse y ponerse los lentes. Quienes usen lentes con corrección, pueden usarlos debajo del visor, lo que facilita más la vida.

El visor del Supairvisor es largo, se extiende hasta la barbilla, por lo que protege toda la cara y no tiene un borde que se meta dentro del campo visual. En cambio, el casco también reduce el ruido por lo que se pierde la información que transmite el viento en la cara y podrías sentirte un poco desconectado, como volar dentro de una burbuja. También noté un poco de ruido dentro del casco con el visor abajo que no había notado con un casco abierto.

En cuanto a la talla, está disponible en dos: 56-58cm o 58-61cm. Tiene una cinta ajustable bajo el mentón y una rueda de ajuste en la base del cráneo para que lo puedas ajustar perfectamente a tu cabeza. Pesa unos 710g con el visor y se siente un poco más pesado que mi casco Icaro Nerv

sin visor. En comparación, el nuevo Nev con visor (más pequeño) pesa 620g, según la página web de Icaro2000.

El Supairvisor es un casco muy atractivo, con acabado mate en verde petróleo o negro gris, con recortes de textura de gamuza alrededor de las orejas (fijas) y alrededor de la parte trasera donde se encuentra la rueda de ajuste. Tiene muchas ventilaciones que pueden abrirse o cerrarse para ajustar la temperatura.

El visor es brillante y claro con un campo visual amplio. Es resistente a los rayones y el casco viene con una bolsa de protección y un protector para el visor. Si se daña, puede remplazarse fácilmente. PVP €190 con IVA. **✖**

supair.com

▲ VISOR CERRADO

Protección completa con un casco abierto



CIMALP MAXFLY

Lawrie Noctor vuela con esta nueva máscara hecha especialmente para el vuelo

La nueva máscara MaxFly Ultralight de CimAlp está hecha especialmente para el parapente. Diseñada por el piloto francés Fred Souchon, piloto del equipo Advance y rescatista profesional de montaña en Chamonix, es más delgada y ligera que la típica máscara de esquí.

Ligera en construcción - pesa apenas 45g comparada con los 125g de una máscara de esquí - es perfecta para pilotos que quieran usar una máscara eficaz pero también sencilla y ligera. A diferencia de las máscaras tradicionales con montura de plástico y acolchado de espuma, CimAlp pegó la espuma directamente al lente para ahorrar peso y complejidad. El lente es clase UV400, que protege los ojos contra aproximadamente 99% del espectro UVA/UVB.

A pesar de no tener montura y tener menos espuma, durante las pruebas era lo suficientemente cómoda y no se empañó ni una vez debido a mi respiración, incluso durante vuelos de tres horas.

En cuanto a la visión, el campo visual y la claridad del lente eran buenos. No podría decir que era mejor o peor que mi máscara Ryft Falcon que también son clase UVA/UVB pero tienen un tono de lente diferente.

A pesar de que la máscara viene dentro de un estuche rígido, habría preferido que viniera dentro de una buena funda porque la mayoría de los pilotos no querrá llevar consigo el estuche rígido. Una funda sencilla permite meterlos dentro del casco sin miedo a que se raye el lente.

▲ ENMASCARADO

El estilo estilizado comparado con la máscara de esquí y el tono de los cristales que es cuestión de gustos

Algo que sí noté, en el despegue o cuando me movía mucho, debido a que la máscara no tenía silicona en la parte interna de la cinta de ajuste, es que a veces se caían. Con un cambio sencillo en el diseño que añadiría un poco de peso insignificante la máscara sería mucho más fácil de usar.

Esta es la primera generación de lo que CimAlp espera que sea un producto fijo en su gama. También está pensada para esquiadores de travesía, así que tendrán tiempo de hacer correcciones.

¿Vale la pena? Si lo tuyo son los equipos ligeros o el paramontañismo, diría que sí, sobretodo porque cuesta apenas €50. **✎**

Disponibles en cimalp.com o xcmag.com/shop



Ropa, accesorios y más en
xcshop.com



ENCUENTRA TU
PRÓXIMA ALA EN
SKYADS.AERO

PPG KIT
ENGINE IS ALL YOU NEED!

INCLUDES ALL PARTS
FROM ENGINE BOLTS TO PROPELLER COVER
WEIGHT OF THE FULL SET: ≈ 9.5 KG

FROM 990€

info@skyrunner.ru

SKYRUNNER



¿Necesitas más inspiración?

Encuéntrala en nuestros números anteriores

xcspanol.com



CHILI5

For the passion of flying!
Relaxed XC flying with a comfortable feeling – balance has a new name.

- / Intuitive
- / Efficient
- / Hightech
- / Balanced
- / New design



PURE PASSION FOR FLYING

SKYWALK



Cross *en Español*
Country