

Mayo 2022

Revista internacional de vuelo libre

Cross *en* Español Country

67





LA VELA DE **CLASE SERIAL** CON
MÁS PRESTACIONES **JAMÁS FABRICADA**

Pilots: Luc Armant & Tom Jeannot Photo: by Olivier Laugero



ZENO II

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

Haber dejado lista la Zeno 2 no es sino un paso más en nuestro apasionado viaje de amor por el vuelo, y estamos deseando saber lo que pensáis de esta nueva vela. Gracias por volar con Ozone y por todo vuestro apoyo. Nos vemos ahí arriba.

LO DULCE Y LO PICANTE

El Bolero 7 marca un cambio radical en la serie Bolero, incorporando nuestros últimos desarrollos tecnológicos. El resultado: un ala que, en comparación con su predecesora, es más indulgente, pero más divertida de volar. El Bolero 7 ofrece una gran cantidad de mejoras con respecto a su predecesor basado en un nuevo concepto de diseño.

EN A / 5 tallas / 55-130kg



Bolero⁷

www.gingliders.com

■ ■ SNAKE



photo Pawel Kozarzewski

No compromises.
Pure performance.



➤ The ultimate slalom paraglider.

■ ■
DUDEK

www.dudek.eu

67 MAYO 2022 ÍNDICE

► MACIZO ANNAPURNA

Vitek Ludvik en vuelo, Nepal
Foto: Olivier Laugero

▼ PICO DE PERFECCIÓN

Vuelo primaveral frente a
Belledonne, Alpes franceses
Foto: Bruno Lavit



20

Guía exclusiva

‘¡Estábamos emocionados por lanzarla!’ dijo
Honorin Hamard de la Ozone Zeno 2 (EN D)

24

Copa Stubai 2022

Averiguamos qué hay de nuevo en la primera gran
feria de vuelo del año en Austria

34

Más allá de la Pared Verde

Todo está cambiando en Pokhara, Nepal. Olivier
Laugero y Vitek Ludvik salieron a explorar

42

Luz egipcia

Matías Nombarasco tuvo la oportunidad única de
volar en las pirámides de noche

50

El lado afilado

‘¡No todos los escaladores son buenos pasajeros!’
dijo Juraj Koreň de su misión en solitario

56

Davinci Hula

¿Otra EN-A de paramontañismo? Gracias a sus
detalles intrigantes, puede que no

DESPEGUE - Editorial 8 - Galería 10 - **EQUIPOS** - Nuevos productos 14-17 - **ENTÉRATE** - Al desnudo 18 - Zeno 2 20 - **CI DE VUELO** - Lo básico 22 - Clima 32 -
RESEÑAS - Oudie N 54 - Davinci Hula 56 - Guantes calefactables ewool 59 - Kortel Kolibri Evo 60



▲ LA PASARELA DE STUBAI
Probando la K-Light 2 (EN B) en la
Copa Stubai en marzo
Foto: Matjaž Klemenčič

JUNTOS OTRA VEZ

Nos reíamos del despegue nevado empujado 800m más arriba. “¿Te imaginas, yo con estos zapatos, resbalándome por la montaña?” dijo Matjaž Klemenčič, expiloto de ala delta Red Bull, piloto de competencia internacional, fotógrafo y piloto multidisciplinario profesional para explicar que se le habían olvidado las botas. Estaban a 400km en las oficinas de Triple Seven en Eslovenia, donde trabaja cuando no vuela.

Qué bueno fue volver a volar, pero también volver a estar en tierra en la Copa Stubai en marzo, uno de los primeros eventos de vuelo libre completamente operativos sin regulaciones de Covid en dos años. La última vez que conversé con Matjaž fue en el mismo lugar, en 2020, unos días antes del confinamiento en Europa. Fue extraño recordar y darse cuenta que dos años es poco tiempo.

“Hemos estado ocupados durante esos dos años”, confirmó Matjaž mientras me mostraba los detalles de su nueva ala, la K-Light 2. Podría haber hablado por toda

la industria porque Stubai estaba lleno de nuevas alas, arneses e ideas. Desde EN-C dos bandas en el mercado y en desarrollo, hasta un montón de alas de paramontañismo y alas de escuela actualizadas. El ambiente estuvo divertido, alegre - el deporte está lleno de creatividad y pasión como siempre.

El resultado es que la temporada promete en todos los niveles. Los problemas de materiales y producción parecían estar bajo control para la mayoría, aunque es mejor no hablar y las ideas e innovación siguen fluyendo. Las alas nunca habían sido tan accesibles para los nuevos pilotos y el rendimiento nunca había sido tan posible para los pilotos de distancia experimentados. Es buen momento para estar en el deporte.

En este número te traemos todo eso más la dosis habitual de aventura e inspiración. Desde paramotor nocturno en las pirámides hasta exploración de valles remotos en Nepal, el espíritu de la aventura en todos nuestros deportes está sano y salvo. ¡Disfruta!

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, Theo de Blic, Matt Warren

Publicidad: Verity Sowden-Green

Director: Hugh Miller

Cross Country en Español
espanol@xcmag.com

COLABORADORES

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

Visita www.xcespanol.com/como-contribuir/

ACERCA DE

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

EN LÍNEA

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



AVISO LEGAL

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

CÓMO LEERLA

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

7 FACTS ABOUT THE MENTOR 7 Light

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

1



HYBRID
2.5-LINER

2

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

Aerodynamic optimisation
across the whole polar curve
Excellent XC potential

4

3

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

6

Coloured main lines
Easy line sorting

7

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

5

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



MENTOR 7 Light - Hybrid 2.5-liner

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

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

Would you like a test flight?

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

NOVA
Performance Paragliders



Desconexión ... sobre las nubes con el sol
en el horizonte
Foto: Adi Geisegger





Haciendo dinámica sobre la Dent
de Crolles, Saint Hilaire du Touvet,
con el Mont Blanc al fondo
Foto: Jérôme Maupoint



AVANCES



Mono de vuelo Windy Lite

El nuevo mono de vuelo Windy Lite de Gin tiene un cuello suave de fibra polar y un forro interno de malla que repele la humedad. Los estribos, puños de Lycra y el cinturón elástico te protegen de las corrientes de aire. Disponible en seis tallas unisex en negro o azul.

gingliders.com



Mochila Icaro XC

La mochila XC de 90 litros de Icaro tiene un sistema de porte ergonómico que distribuye la carga por la cintura y los hombros. Tiene bolsillos laterales elásticos y en la cintura con cierre y pesa 795g.

icaro-paragliders.com



Colección Tryfly Dragon

Estas lycras de vuelo son solo una de las prendas de la colección Dragon de Tryfly. También disponibles en el mismo diseño están camisetas de Lycra, sudaderas con capucha de softshell y la chaqueta acolchada Cumulus.

tryfly.eu

BOLERO 7

Gin afirma que a pesar de que su prioridad en la EN-A más reciente fue el pilotaje, durante el desarrollo también mejoraron su estabilidad. De hecho, dicen, “puede que sea el ala más estable en cuanto a cabeceo y alabeo”. Un ‘avance’ con respecto a la Bolero 6 por perdonar más errores y ser más fácil de volar. Despega fácil sin adelantarse y sustenta pronto a baja velocidad. Tiene líneas fáciles de manipular, un recorrido de freno largo y progresivo y personalidad ‘detectora de térmicas’. Disponible en cinco tallas, de la XXS (55-80kg) a la L (100-130kg) en coral, azul, dorado o verde.

gingliders.com



SYMPHONIA 2

Phi lanzó la Symphonia 2 en marzo. Dicen que su EN-A de rayas ahora es más colorida, tiene mejor rendimiento y es más fácil de volar. La Symphonia original fue la primera ala de la nueva compañía de Hannes Papesh en 2018 y la primera EN-A dirigida al mercado principal y no a las escuelas. Ahora, “¡la clase A es la nueva clase standard!”, dice Phi. Un borde de ataque más estable mejoró el comportamiento durante el despegue y las minicostillas y con las varillas en la nariz mejoró el rendimiento. Viene en seis tallas según su superficie proyectada: 18, 20, 22, 23, 24 y 26m².

phi-air.com

NYOS 2 RS

Esta nueva EN B alta de Swing es para “pilotos intermedios experimentados y cazakilómetros ambiciosos”. Con menos resistencia parásita en la canopia y en las líneas, tiene más rendimiento y velocidad que la original y el pilotaje es más deportivo. Está hecha de Porcher Skytex 38 en el extradós y STA15 de 31g/m² en el intradós. Las bandas son de cinta de 12mm y tiene sistema de pilotaje con las C. Las líneas inferiores tienen funda, mientras que las intermedias y las superiores son finas. La talla intermedia pesa 4,7kg. Disponible en cinco colores y tallas, XS (21m², 60-75kg) a la L (30m², 105-120kg).

swing.de





SUPAIR EIKO 2

Supair lanzó una nueva versión de su ala ligera de montaña. El diseñador Pierre-Yves Alloix dijo que sus prioridades fueron la facilidad de uso y la seguridad, y que es aún menos exigente de volar que la original y despegue muy fácil. Esta versión está disponible en cinco tallas, de la 16m² a la 26m². Las tres tallas más grandes serán EN A, adecuadas para novatos. La 19m² será EN B y la 16m² será EN C. La vela está hecha de Dominico Dokdo D10 y las bandas de cinta de nylon/Kevlar de 7mm fueron hechas a la medida para Supair por Cousin. 

supair.com

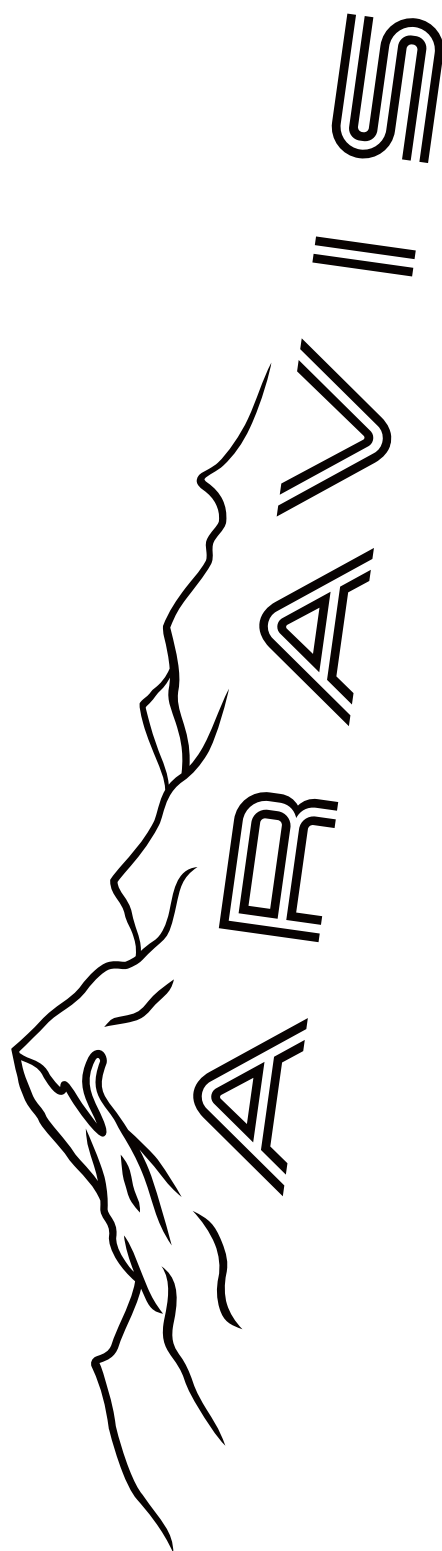
777 K-LIGHT 2

Triple Seven anunció la nueva K-Light 2 en la Copa Stubai. Es la versión ligera de la EN-B Knight 2 y casi 1,2kg menos. Esta B de iniciación es adecuada para pilotos recién salidos del curso. Tiene rendimiento para volar distancia en un formato para viajes y caminatas. La vela y la estructura interna están hechas de Porcher 27 con doble revestimiento, pero tiene las bandas convencionales de la Knight 2 para un manejo más fácil. El diseñador Aljaz Valic dice que es un poco más juguetona que la Knight 2, su despegue es más ligero y es más viva en térmica. Las cinco tallas están homologadas.  777gliders.com



MENTOR 7 LT

Nova sorprendió a todos con la noticia de que la Mentor 7 Light, B alta, saldrá antes que la versión convencional. La capacidad limitada de producción hizo que tuvieran que escoger y sintieron que había más demanda de la versión ligera. Es una dos bandas y media híbrida y según Theo de Blic, se comporta como una dos bandas, pero con la seguridad de una EN-B. El pilotaje con las C le da un control excelente, "como una dos bandas" y Nova dice que su rendimiento es incluso mejor que su predecesora. La M7 Light estará disponible a partir de mayo/junio en tallas de la XXS (55-85kg) a la L (100-130kg).  nova.eu



AVANCES



Airfer Explorer 2 Evo

El chasis ligero Explorer 2 de Airfer ahora tiene cuerdas tensadas en vez de una malla en la jaula. Vienen en varios colores, incluyendo verde fluorescente, en la foto, y negro.

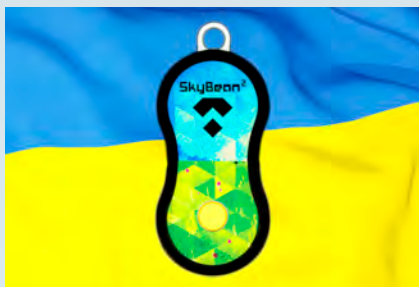
airfer.com



Colipack Gin Light

El nuevo bolso de empaque rápido ligero de Gin con hombreras es de 80cm x 80cm y pesa 1154g. Le sirve a todos los parapentes, incluyendo biplazas.

gingliders.com



Apoyo a Ucrania

Skybean lanzó una versión especial del Skybean2 con los colores de la bandera ucraniana. Donarán todo el dinero (de la unidad menos el impuesto y envío, €60) de las ventas a un fondo de refugiados de Ucrania. Su costo es de €72 incluyendo impuestos.

skybean.eu

SPHERA RS

La nueva Sphera RS de Swing fue vista en vuelo en Stubai. Es una dos bandas EN-D con tecnología RAST, que hace que sea una dos bandas muy cómoda. Con 75 cajones y 6,9 de alargamiento, está hecha para buen rendimiento para “cazarrécords y pilotos de compe”. La vela tiene una combinación de telas Porcher Skytex 38, STA15 y STA10. Las líneas finas de aramida tienen un revestimiento Pro Dry para resistir a la absorción de humedad y son de colores diferentes para que sean más fáciles de organizar. Vendrá en cuatro tallas: S, M, ML y L para PTV de 75-120kg. swing.de



MINARI 2022

Minari lanzó dos nuevas versiones de su motor F1 para 2022: el F1-Direct Drive (en la foto) es una unidad sin embrague; el F1 es la versión con embrague. Ambos están disponibles en versiones 180cc y 200cc. Se rediseñaron los arranques de ambos sistemas: un arranque rápido para la versión Pro y uno manual para el Direct Drive. El escape ahora tiene un silenciador más grande y se cambió de posición para que el motor sea más compacto. Además, la polea más ligera tiene varios agujeros para adaptarse a hélices de fabricantes distintos. Puede pedirse con una culata más ligera. minari-engine.com

MOUSTACHE

Es un paracometa: un parapente con un poco de cometa de kitesurf. Flare es una filial de Skywalk - Armin Harich, Jean-Baptiste Chandelier y Benni Bölli - y el Moustache tiene el mismo “perfil réflex estable” usado en cometas de kitesurf. “No se vuela, ¡se frena!” El sistema de frenado tiene poleas en las B y en las C y cambia la tasa de planeo con el ángulo de ataque. Mantiene energía cinética que puede liberarse cuando quieras. Está pensado para volar en duna o nieve, en la costa, para speedflying o speedriding, no para vuelo en térmica. Ve los videos explicativos en go-flare.com. <https://www.youtube.com/watch?v=...>





GIN SWITCH 2

El Switch 2 es el nuevo arnés reversible ligero de Gin con perneras separadas. Tiene un protector airbag y contenedor de paracaídas bajo el asiento y es ajustable, por lo que le sirve a pilotos de 165cm a 195cm. La mochila se voltea para convertirse en el bolsillo trasero del arnés. Gin afirma que la tela gris que usaron para sus arneses es duradera pero ligera y el arnés pesa apenas 2,3kg. Puede usarse para caminatas, para dar cursos en escuelas, como arnés de pasajero de biplaza o simplemente de arnés ligero para viajar. Disponible ya. gingliders.com



VITTORAZI MY22

En la foto, los nuevos motores MY22 Moster 185 y Atom 80 de Vittorazi. Según la marca, el Moster 185 es el motor más vendido por Vittorazi, conocido por su excelente relación peso-empuje, facilidad de uso y autonomía en vuelo óptima. La primera versión salió hace más de diez años y ha llevado constantemente a los pilotos de competencia al podio. Las nuevas versiones tienen pequeñas mejoras en cuanto a componentes para mejorar la durabilidad y resistencia a los impactos, particularmente los componentes del arranque y del escape. vittorazi.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

TURN
SAFE FUN

AL DESNUDO MAURIZIO BOTTEGAL

Soy expiloto de competencia de Feltre, Italia. Empecé a volar en 1987 en Feltre con una Brindazur 24K. La K es de Kevlar, porque fue uno de los primeros parapentes con líneas de Kevlar. Tuve suerte porque era una de las mejores alas en esa época. Para despegar, había que halarla fuerte con las manos sobre la cabeza y gritar '¡Banzai!'

Antes de trabajar en parapente, era electricista de automóviles. Empecé a volar por diversión, pero en 1991 trabajé como piloto de prueba para una marca italiana llamada East Wind durante seis meses. A partir de entonces, me quedé en el mundo del parapente. Cerré el taller y nunca más lo volví a abrir.

Competí durante 20 años, desde 1989 hasta 2009. Mi primera competencia fue el Campeonato Mundial en Kössen, en la que gané medalla de bronce.

Empecé a importar parapentes Swing junto a mi amigo Ivo Gadenz. Contacté a Swing porque hice el curso con Martin Scheel que era diseñador de Swing. Aprendí mucho de él. Era uno de los mejores escaladores y montañistas de la época y ahora es uno de los mejores fotógrafos.

También fundé una escuela, Para & Delta Club Feltre. Todavía la tengo. Me gusta dar cursos de alto nivel, de vuelo de distancia. También organizamos el Campeonato Mundial de Parapente en 2017 en Monte Avena.

El año pasado trabajé en la Swing Sphera RS dos bandas. Me gusta trabajar con mi colega Alessio Casolla, diseñador y piloto de prueba de Swing. Es muy fácil trabajar con Alessio. Empezamos con una idea, él la diseña, yo la vuelo y le doy mi opinión del pilotaje y de lo que creo que hay que cambiar.

Me gustan los vuelos de distancia largos. El año pasado, volé 200km en diez horas

con un prototipo de la Sphera RS. Pero ya no hago dos vuelos largos seguidos. Antes podía hacer tres vuelos de nueve horas en una semana o varios días de competencia. El vuelo de distancia y el de competencia son diferentes. En competencia, en tres horas tienes la misma tensión de un vuelo de distancia de nueve.

Solo hicimos cuatro prototipos de la Sphera RS. No son muchos. Normalmente, pueden hacer falta 20 prototipos. La meta es diseñar un ala CCC después de la Sphera. Pero por ahora no tenemos tiempo para ello.

Intentamos unirnos a otra compañía para incorporar el RAST a un ala de competencia. Sabemos bastante del RAST y ellos, de alas CCC. Estamos seguros que si incorporas el RAST a un ala de competencia, funcionará. Hará que aumente la seguridad y podrás volar más rápido porque habrá más presión. En turbulencia, tendrás más rendimiento. Pero es muy difícil de demostrar. Puede que lleve dos años más.

Tuve tiempo de escribir un libro durante la pandemia. Se llama Signori del Vento (*Señores del viento*). Es mi historia del parapente de 1985 a 2000. Tengo quince años más que escribir, pero fue suficiente porque casi había terminado la pandemia. Este libro es un hijo de la pandemia.

Me gusta el libro porque no es solo mi historia sino que tiene 18 invitados. Son historias de otros pilotos famosos como Martin Scheel, John Pendry, Rob Whittall, Bruce Goldsmith, y muchos amigos que empezaron a volar conmigo. Está mi historia y la misma historia desde otro punto de vista que a veces es totalmente diferente. Puede que sea el único libro de la historia de parapente.

Hay historias de competencias, pero también historias de vuelo y tradiciones. Por ejemplo, hay una de una cena tradicional

en la que puedes ganar el Trofeo Rey del Pollo por contar la mejor historia de un incidente que hayas tenido. También verás mi nombre en el trofeo.

Me divertí muchísimo escribiendo el libro. Hay muchas fotos de mi historia que no había mostrado antes. Creo que la mejor historia es la de Robbie Whittall. Es muy espiritual, escrita desde el alma. ✉

Signori del Vento (250 páginas, €20 + envío y embalaje) está publicado en italiano y está disponible directamente del autor maurizio.bottegal@gmail.com

Entrevista de Bastienne Wentzel






MACPARA



elan³

Pure Joy

ENTÉRATE



GUÍA EXCLUSIVA ZENO 2 (EN D)

Honorin Hamard ganó la PWC en Colombia con la nueva Zeno 2. Michel Ferrer le pregunta todo acerca del ala

▲ OPTIMIZACIÓN

Fue la palabra clave para desarrollar el ala de alto rendimiento que aparece en la foto volando en Chamonix, Francia

Foto: Olivier Laugero / Ozone

Honorin Hamard ganó el Abierto Británico de Parapente y la Copa del Mundo en Colombia en enero con la nueva Ozone Zeno 2. Con el ala homologada EN D, le ganó a un montón de alas CCC en ambas competencias. Este piloto de prueba de Ozone estuvo involucrado de cerca en el desarrollo del ala.

Honorin, felicitaciones por tu victoria.

¿Cómo se compara el ala con la Zeno 1?

¡Es mejor en todo aspecto! Primero, en la calidad del giro. Trabajo mucho en ello porque es lo que se consideraba la principal debilidad de la Zeno. Ahora gira más pronto en el recorrido del freno, es más firme y por ende, más preciso.

LOUDIEN

También tiene más rendimiento, algo que medimos durante el desarrollo del ala. Hicimos muchos planeos de comparación con la Zeno 1 en variedad de condiciones y la Zeno 2 siempre ganaba. Pero fue solo cuando la llevamos a las competencias que comprobamos su rendimiento y eficiencia en planeo.

También tiene mejor seguridad pasiva. Trabajamos mucho en los frontales. La Zeno 1 podía entrar en pérdida después de un colapso frontal. Era raro, pero probable. No era algo sistemático y no afectó la homologación, pero sucedía.

La Zeno 2 se parachutará de forma estable si al ala se le quedan metidas las orejas durante la apertura. Es más fácil de manejar.

Por último, le añadimos agilidad. A muchos pilotos les parecía la Zeno 1 muy aburrida, que no se expresaba lo suficiente. La Zeno 2 es más viva, tiene movimientos pequeños, que para mí es beneficioso porque, por ejemplo, un ala que se adelanta cuando empieza a morder la ascendencia es útil a la hora de encontrar térmicas.

No sé si esta personalidad más viva le guste a todo el mundo, pero de ser el caso, por ser la velocidad manos libres de la Zeno 2 mayor que la de la Zeno 1, solo hay que calarla un poco más lenta para redescubrir la personalidad más tranquila y contenida de la Zeno 1.

Algo similar es acelerada, hasta 3cm o 4cm del máximo es como la Zeno 1. Pero más acelerada tiene esta velocidad adicional que la lleva más cerca del nivel de la Enzo 3 (CCC) y es más exigente. Sigue estando dentro del rango EN D, pero los pilotos tendrán que volarla correctamente.

La idea de la Zeno 2 era "darle el potencial". Si el piloto así lo quiere, puede. Algunos lo aprovecharán, sobretodo en vuelos largos. Pero es decisión del piloto medirlo.

¿Cuánto tardó el desarrollo?

Al menos dos años. Requirió más tiempo debido al Covid porque la fábrica no podía producir, pero ello nos dio bastante tiempo para terminarla. Hicimos unos 20, 30 prototipos. Más que para la Enzo 3, en la que logramos descifrarla bastante fácil, pero fue la misma cantidad para la Enzo 1.

Aprovechamos bien los prototipos y les hicimos muchas modificaciones y muchos

colapsos voluntarios. Incluyendo frontales.

Al principio, el ala era un poco picante y como para hacer los colapsos sobre tierra, así que fuimos a Roquebrune [Mónaco, sobre agua]. Pero apenas dimos con el perfil correcto, pudimos avanzar.

Al final, tiene la misma cantidad de cajones que la Enzo 1: 78. Tiene casi el mismo alargamiento, con 8,9, pero fue un tema de perfil. Tuvimos el problema de los colapsos y también queríamos un ala que fuera más resistente a los colapsos más tiempo acelerada al máximo. Al final, el nuevo perfil es más sólido y más tolerante.

¿Cómo lograron tanto rendimiento?

¡Optimización! Primero, encuentra un perfil que se mueva bien dentro de la masa de aire y que sea tenso, sin arrugas. En la fábrica, las costureras más experimentadas son las que cosen este tipo de velas.

También está la arquitectura de las líneas, su diámetro, su revestimiento. Con las Edelrid, cambiamos de la serie 8000-U series a la 8001; el revestimiento ya no es el mismo.

Hay mucho trabajo en las varillas del borde de ataque, para que funcionen bien con la tensión adecuada, que no se deformen y que no estén ni demasiado tensas ni demasiado destensas. Después, se ponen a punto los detalles de fabricación.

¿Cómo te sientes cuando termina un proyecto como este?

¡Nos emociona lanzarlo! Sabíamos desde hace tiempo que estábamos casi listos, pero había problemas en la fábrica por Covid y cierres. Pero tenía la oportunidad de ganar en Colombia, que ayudó el lanzamiento.

Ahora el reto es la fabricación. Pero estamos adquiriendo dos galpones más para expandir la producción.

¿En qué más están trabajando?

La Swift 6 está lista, pero estamos esperando que pase el auge de la Zeno 2. También empezamos a desarrollar una EN C dos bandas, basada en el perfil de la Zeno 2. Por último, estamos trabajando en un biplaza nuevo, pero será para la próxima temporada. Tenemos todo el verano para encontrar el perfil adecuado. 



BRIGHTER SHARPER FASTER

Crystal clear
and sunlight readable display

Exceptional battery life
even at full brightness

Easy to use
SeeYou Navigator software

Wifi, Bluetooth and 4G/LTE
connectivity

Free 1-year SeeYou subscription
for seamless integration



LO BÁSICO BURKHARD MARTENS CÓMO MANEJAR LA TURBULENCIA



La turbulencia es el enemigo natural del piloto. La causa más conocida de la turbulencia es el sotavento y dudo que a nadie le guste volar en un rotor fuerte. Pero, debido a que el aire rara vez es laminar debemos aceptar la turbulencia - evitarla lo más que podamos, pero aceptarla donde sea inevitable".

La turbulencia de rotor a gran escala puede encontrarse detrás de las montañas y a menor escala, detrás de obstáculos como árboles o casas. "Detrás" en este contexto siempre es "en el sotavento".

Causa de la turbulencia

Las cizalladura e incluso las térmicas son otras causas, así como otras alas que pasen por delante. Las térmicas que rebotan contra una capa de inversión también generan turbulencia.

Generalmente, poco viento y térmicas suaves significan menos turbulencia, mientras que con viento y térmicas fuertes hay turbulencia fuerte y a veces extrema.

En turbulencia fuerte, un parapente podría colapsar y un ala delta, invertirse. En casos extremos, un piloto podría estrellarse.

Un ejemplo ilustrado podría ser un surfista montado sobre la cresta de la ola - si se cae,

terminará dentro de agua turbulenta. Pero el aire es invisible, así que debemos conocer las causas de la turbulencia para poder evitarla; no podemos buscarla como el surfista.

Rotor de estabalo

Cuando observamos aviones aterrizando, generalmente veremos rotores en las puntas de las alas. Las estelas pueden verse durante varios minutos después de haber aterrizado el avión, pero estas estelas también pueden permanecer en el aire un buen rato.

Un avión enorme genera estelas extremas y un parapente o ala delta que vuele dentro de la misma se llevará una gran sorpresa.

Como pilotos de vuelo libre, estamos familiarizados con la turbulencia de las puntas de ala cuando pasamos detrás de otro piloto, sobretodo cuando volamos en una ladera pequeña con varios pilotos.

Detrás de obstáculos

Mientras más grande sea el obstáculo, mayor será la turbulencia y a mayor viento, mayor turbulencia. Con obstáculos pequeños como árboles o líneas de árboles, deberíamos aterrizar al menos a 100m de ellos. Si es una casa, lo mejor es aterrizar a un lado.

La intensidad de la turbulencia depende del terreno. Las laderas poco empinadas generan menos turbulencias que las empinadas. Si hay viento fuerte, la turbulencia detrás de un risco empinado podría extenderse varios kilómetros, pero en condiciones aptas para volar, la regla general es un kilómetro. Una zona cerca del obstáculo es peor que más lejos del mismo.

Detrás de los bordes

Detrás de los bordes de las laderas, la intensidad de la turbulencia depende de la inclinación de la ladera, la forma del borde y la velocidad del viento. Los pilotos aterrizan con frecuencia en laderas como esas, así que a continuación algunos consejos:

- Con poco viento hay menos turbulencia, así que está bien aterrizar.
- Mientras más empinada sea la ladera frente al borde, la zona de rotor se extenderá más lejos. Por no saberse exactamente qué tan lejos, es mejor no aterrizar detrás de laderas empinadas.
- Si se desprenden térmicas de la ladera, hay que ser extremadamente cuidadoso. Si una térmica se desprende en el momento equivocado y aspira el aire de los lados (incluso de la cima plana donde intentas aterrizar) la situación puede tornarse fea rápido. Podría haber viento de cola y turbulencia/rotor al mismo tiempo, y que aterrices rápido y sin control. En casos como este es que suceden accidentes.
- No te apures. Tómate tu tiempo para analizar el lugar, ve cómo otros pilotos aproximan. No busques acertar a la primera - la idea es hacerlo correctamente y suave, no meter el ala en pérdida.
- Saca los pies en el momento adecuado. ☒

Extracto de la edición más reciente de Thermal Flying de Burkard Martens (286pp, ISBN 9781838017361)

RHYTHM² EN-A

PERFECTLY INNOVATIVE
TECHNOLOGIES FOR YOUR SAFE FLIGHT



**Attitude
For Altitude**

www.flydavinci.com



¿Necesitas más inspiración?

Encuéntrala en nuestros números anteriores

xcespanol.com



NOVEDADES DE STUBAI 2022

Dimos una vuelta por la feria de la Copa Stubai para enterarnos de lo último en equipos. Por Ed Ewing y Marcus King

“¡Finalmente! ¡Volvieron todos en persona!”, dijo la organizadora Monika Eller. En marzo de 2020, la Copa Stubai en Austria marcó el inicio de la pandemia de Covid en Europa y justo después gran parte de Europa entró en confinamiento.

Estuvimos de vuelta dos años después, junto a 25 marcas de parapente y 700 pilotos que habían reservado el fin de semana para probar alas en el vistoso valle de Stubai en los Alpes austriacos a 30 minutos al sur de Innsbruck.

Este año marcó el 30º aniversario de la copa Stubai. El que una vez una prueba de planeos en condiciones invernales para comparar alas entre fabricantes es hoy en día un festival para que los pilotos prueben nuevos parapentes y una oportunidad para que las marcas presenten sus nuevas alas y arneses. El lugar no podía ser mejor - a apenas minutos de un teleférico, los pilotos pueden pedir prestada un ala y estar en la estación más alta a 800m listos para despegar 20 minutos después.

Este año, la previsión era de föhn, pero el valle de Stubai tiene un conocido microclima que permite volar incluso con föhn. Los primeros

tres días del festival se voló en la mañana hasta mediodía, pero en las tarde sí hubo viento fuerte. El sábado hubo una demostración cruda de la naturaleza del föhn en la que mientras los pilotos volaban alto con poco viento, los que estaban en el valle luchaban contra viento fuerte y rotor en el aterrizaje. A medida que aumentó el viento y aterrizaron los últimos dos pilotos - uno con orejas que subía a veces y volaba en retroceso - todo el festival miraba y pensaba, “Gracias a Dios que no soy yo”. Afortunadamente, todos aterrizaron bien y no hubo incidentes durante el festival - “un testimonio de la seguridad pasiva de las alas modernas” como dijo sabiamente uno del equipo Cross Country.

Lo que nos lleva a las alas y a los equipos en exhibición. No se paraba de hablar de la nueva Volt 4 dos bandas de AirDesign, la primera EN-C dos bandas homologada. Varios pilotos EN-C aprovecharon para volar una dos bandas por primera vez y la opinión general parecía buena. (Pedimos una para reseñarla más adelante).

Después, Nova sorprendió a todos al anunciar que lanzarían la nueva Mentor 7 Light antes de

► EL LUGAR

El pueblo de montaña de Neustift im Stubaital ha sido sede de la copa Stubai durante 30 años. El festival y el aterrizaje se encuentran en la parte baja del teleférico de Elfer, que lleva a los pilotos 800m más arriba hasta el despegue en un trayecto rápido

Fotos: Adi Geisegger and Marcus King

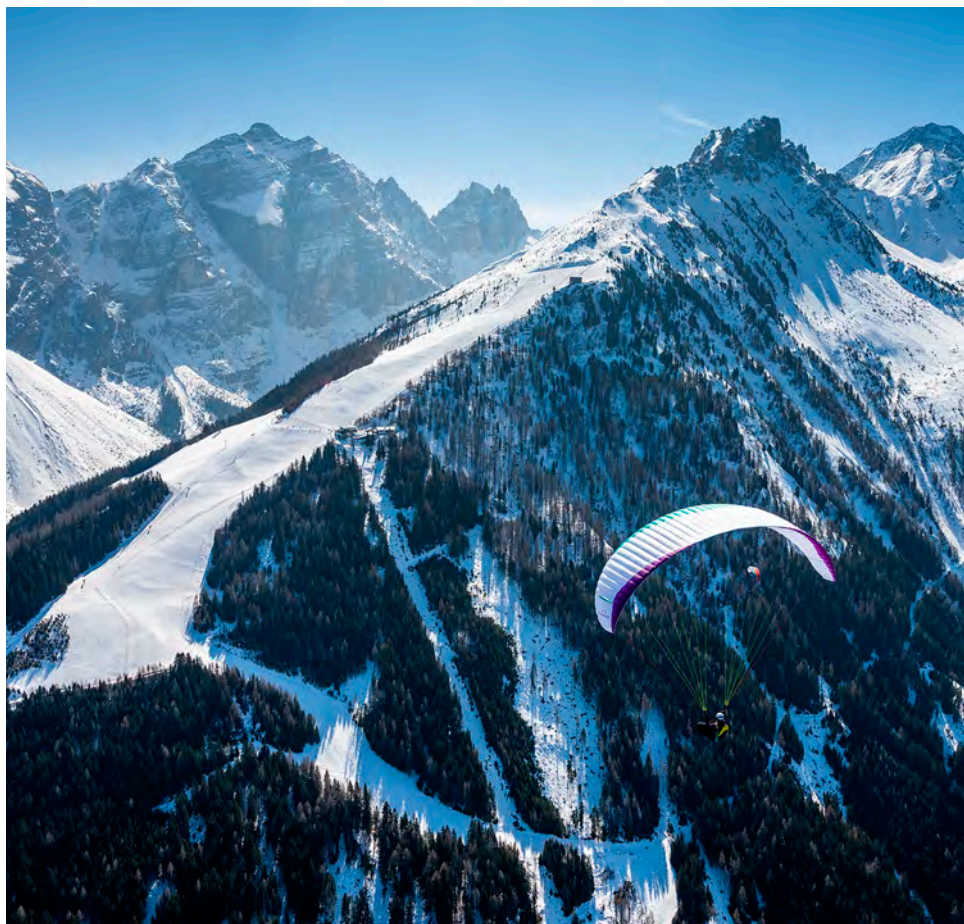


la Mentor 7 convencional. Es una dos bandas y media EN-B y la combinación entre la demanda y los materiales disponibles dieron pie a la decisión de lanzar la ligera primero, dijo Nova.

En cuanto a materiales, la pandemia tuvo un gran impacto en los suministros (en la tela de las velas cuando los telares del mundo pasaron a fabricar mascarillas) y también en la fabricación cuando las fábricas cerraron varias semanas. Nuevamente, en general se dice que se están resolviendo estos problemas de abastecimiento, pero sigue habiendo problemas.

Por otro lado, sigue la tendencia de las alas ligeras de paramontañismo con equipos como la **Niviuk Kode P**, la **Swing Serac RS**, la **Mac Para Aravis** y la **Supair Eiko 2**, todas exhibidas durante el festival. Dentro de otra tendencia, la categoría EN-A+, entre las EN A de “alto rendimiento” estuvo la **Phi Symphonia 2**.

En cuanto a arneses, el **Weightless** de **Advance** de menos de 2kg atrajo multitudes. Es la versión de serie del arnés de la X-Alps de Red Bull que Chrigel Maurer y otros pilotos X-Alps de Advance usaron el año pasado. La nueva **BV1** de **Ozone**, un arnés ligero para vuelo de aventura también estuvo en exhibición. Mientras tanto, **Skywalk** mostró su nuevo arnés abierto con protección inflable (y minibomba eléctrica), el **Cruise**.



NUEVOS PRODUCTOS

A continuación lo que se anunció en el festival. Fotos: Michel Ferrer



777 / Triple Seven

Triple Seven lanzó la Knight 2 ligera, la K-Light 2 (EN B) en la Copa Stubai. También revelaron que están desarrollando la Queen 3 - será una tres bandas y "será otro punto de referencia en la clase C".

777gliders.com



Advance

El Weightless es el nuevo arnés ligero de Advance y está basado en el arnés que volaron los pilotos en la Red Bull X-Alps 2021, incluyendo Chrigel Maurer. Disponible a partir de mayo. Advance también anunció la nueva lota DLS (EN B).

Advance.swiss



AirDesign

Una nueva ala de la que hablaban muchos fue la nueva Volt 4 de AirDesign, el primer parapente EN-C dos bandas en el mercado. Quienes lo volaron les gustó. En marzo, solo estaba homologada y disponible la talla S, pero pronto saldrán cuatro tallas más.

Ad-gliders.com



BGD

No hubo nuevos anuncios en BGD sino que se concentraron en la Base 2 Lite (EN B), que lanzaron a finales del año pasado. En cambio, más adelante en 2022 saldrá la Lynx 2 (EN C, dos bandas y media) y la Diva 2 (EN D dos bandas).

Flybgd.com



Gin Gliders

El Switch 2 es el nuevo arnés reversible ligero de Gin. Viene en una sola talla pero se puede ajustar para pilotos de todas las estaturas, que lo hace muy útil para las escuelas. También para las escuelas, Gin anunció que ya está disponible la Bolero 7.

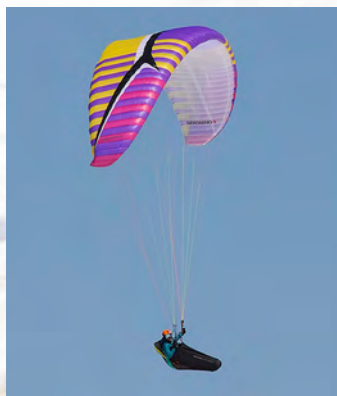
Gingliders.com



Icaro

Icaro presentó la EN-A Pica 2 y la Nikita Ecstasy, un ala de acro para principiantes. También presentaron a sus nuevos pilotos: Calin Popa y Yen Linn.

Icaro-paragliders.com



Independence

Independence lanzó la Geronimo 3. Una EN-B alta que ya empezó a producirse. Otras novedades son los paracaídas NG y NG-Light, un arnés de acro llamado Dude y un arnés ultraligero carenado multicolor que todavía no tiene nombre.

independence.aero



Kortel

Sus nuevos productos son las mochilas ligeras K17 y K27 de paramontañismo. Fueron desarrolladas por campeones de esquí y carreras de montaña y tienen cintas elásticas tipo chaleco de carrera, y concertinas incorporadas. La producción de la Kannibal Race 2 y la Kolibri Evo volvió a la normalidad.

Korteldesign.com



Mac Para

El dueño y diseñador de Mac Para, Petr Reček, estuvo presente para presentar el Aravis, su nuevo parapente de montaña. Fue lanzado hace unos meses y está disponible en seis tallas. También lanzaron el biplaza Pasha 7 de Mac Para - homologado y disponible en talla 42 y la 39 saldrá pronto. Macpara.com



Neo

Neo no anunció ningún producto nuevo, pero Claude Spoor de Neo estuvo ocupada explicando su gama de arneses y mochilas, incluyendo las mochilas ligeras diseñadas específicamente para mujeres. flyneo.com



Niviuk

Todo el equipo Niviuk estuvo en Stubai para ayudar a lanzar la nueva Kode P, la nueva ala ligera de montaña. Viene en 16, 18, 20, 22, 24 y 26 - las tallas más grandes están homologadas EN A. Niviuk contó que este año no pararán de producir después de la pandemia. Niviuk.com



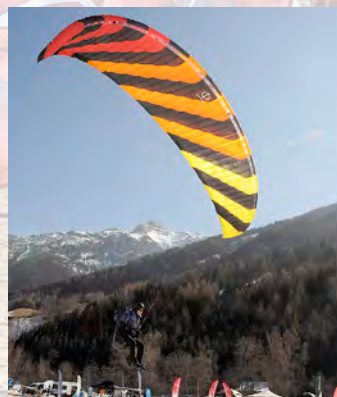
Nova

La noticia de Nova fue el lanzamiento de la nueva Mentor 7 Ligera antes de la Mentor 7 convencional. La demanda y la disponibilidad de materiales les llevó a tomar la decisión, explicó Nova. El ala es una dos bandas y media híbrida EN B para pilotos que vuelen distancia. Nova-wings.com



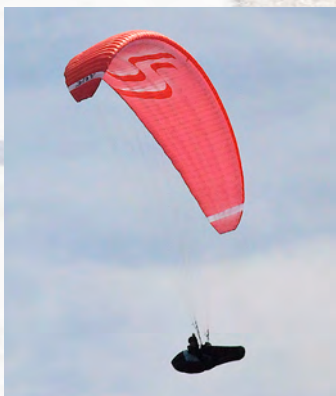
Ozone

No se vio la Zeno 2 (EN D), pero sí estuvo el nuevo arnés BV1. Kony Konrad de Ozone dijo que en los próximos meses, la producción se enfocará en satisfacer la demanda de la Zeno 2, así que no habrá más lanzamientos sino hasta más adelante, incluyendo la Swift 6 (EN B). Flyozone.com



Phi

Phi lanzó una versión actualizada de su EN-A+, la Symphonia 2. El diseñador Hannes Papesh dijo, "80% de los pilotos" estarían contentos volando una "A de alto rendimiento" y animó a todos a probarla. La siguiente en la lista de actualizaciones es la Sonata 2 (A) y Maestro 2 (B). Phi-air.com



Sky Paragliders

El nuevo arnés biplaza Twin 2 ha estado en periodo de prueba dos temporadas y ya está disponible. Combina una tabla del asiento quita y pon con perneras separadas y está hecho para profesionales. También lanzaron la Aya 2 (EN A), un ala para aprender y progresar y la Exos 2 (EN C). sky-cz.com/en



Skywalk

El Cruise es un nuevo arnés con tabla que incluye el sistema de protección dorsal inflable único de Skywalk, junto con una bomba que funciona con baterías. También anunciaron que la versión serial de la X-Alps 5, el ala de la Red Bull X-Alps - saldrá próximamente. skywalk.info



Supair

El diseñador Pierre-Yves Alloix nos mostró la nueva Eiko 2, la nueva ala ligera de montaña de Supair. Está dirigida a pilotos de todos los niveles de principiantes en adelante y está disponible en cinco tallas desde la EN-C de 16m² hasta la EN-A de 26m². También lanzaron el arnés reversible Radical 4. Supair.com



Swing

Swing anunció la Serac RS, un ala de paramontañismo con diseño original disponible en cinco tallas. Después, está la Nyos 2 RS (EN B alta) y también la Sphera RS, una EN D dos bandas. Todas tienen el sistema RAST de Swing. Anunciaron que la actualización de su EN C saldrá el próximo año. Swing.de



UP Paragliders

UP Paragliders celebra su 50º aniversario. ¡Sí, 50 años! Acaban de lanzar un nuevo juego de bandas de alto rendimiento (HPR, por sus siglas en inglés) que pueden instalarse en alas y modelos existentes para tener mejor rendimiento y pilotaje. up-paragliders.com



PARAGLIDING TV

Mira más de lo que vimos en la exposición de la Copa Stubai en tinyurl.com/stubaicup2022



PRIMERAS IMPRESIONES

Los pilotos Peter Blokker, Erwin Voogt y Bastienne Wentzel sacaron a volar lo más reciente en alas



Niviuk Kode P (EN A)

Para los pilotos de paramontañismo que prefieran un parapente ligero tradicional doble superficie en vez de uno superficie sencilla. El parapente es compacto y el sustentaje es impecable. Despega fácil y se siente muy seguro en el aire. La talla más grande (22) que volé no es particularmente juguetona, pero corta la turbulencia como cuchillo en mantequilla. Es perfecta para un vuelo sin preocupaciones después de una caminata. Disponible en seis tallas, pesa 1,8-2,8kg, todas EN A para rangos de peso específicos de 50 a 115kg. *PB / Foto: Rolf Steinmeier*



Icaro Pica 2 (EN A)

Las escuelas de parapente y paramotor que busquen una EN-A fácil para dar cursos deberían pensar en la nueva Pica 2, a la que se le pueden instalar bandas de paramotor por estar homologada DGAC. Esperaba un vuelo bastante aburrido con esta ala de escuela, pero me sorprendió. A pesar de despegar y volar fácil, es sorprendente juguetona y dinámica. Los wingovers y giros pronunciados son fáciles de inducir, lo que la hacen una excelente y divertida compañera desde tu primer día en la ladera hasta mucho tiempo después de que saques la licencia. *PB*



Swing Serac RS (EN B)

Me sorprendió ver otra EN-B de Swing, la cuarta si cuentas la Miura EN-A/B. Según Swing, la Serac RS es un ala compacta para todo uso ubicada entre la Miura y la Arcus. La Serac RS es sorprendentemente dinámica para esta posición. Es juguetona y deportiva y los frenos tienen relativamente bastante presión. Me encantó que Swing haya usado bandas convencionales en vez de cintas delgadas o cuerdas de Dyneema. Despega y vuela fácil y sólida, en parte debido al RAST. Es un ala para volar sin preocupaciones en todo aspecto. *EV / Foto: MF*



Nova Mentor 7 Light (EN B)

Una dos bandas y media híbrida con 66 cajones parecería un ala sport de alto rendimiento, pero estoy hablando de la Mentor 7 Light. Solamente el alargamiento moderado de 5,5 revela sus ambiciones de ala EN B o intermedia. 'Light' quiere decir unos 4kg para la talla MS y afortunadamente, su construcción ligera es de muy alta calidad y a la par de lo mejor en el mercado. Me pareció que la Mentor 7 Light es fácil de volar y con buen rendimiento, así que despertará el interés de muchos pilotos ambiciosos. */ Foto: MF*



AirDesign Volt 4 (EN C)

¿Cómo volaría una dos bandas según un piloto EN-C? ¡Fácil! Despegar la Volt 4 es pan comido, es fácil de controlar y puedes colocarla donde quieras, en térmica o en wingovers divertidos. La primera impresión que tuve es que es una EN-C de alta gama que representa un avance en rendimiento en su clase. También es ligera: 3,7kg en la talla S con bandas de Dyneema complicadas. Me parece que las bandas convencionales opcionales simplificarían la manipulación en el despegue por unos gramos más. *EV / Foto: EE*



Advance Iota DLS (EN B)

Estaba emocionada por probar la Iota DLS y la primera impresión de esta nueva EN-B de alto rendimiento semiligera fue casi abrumadora: se ve muy sólida y 'normal'. La vela se siente duradera, tiene nariz de tiburón, las bandas son sencillas pero eficientes, las líneas sin funda son fáciles de organizar. Al inflarla, se siente sólida, pero en térmica me hizo sonreír inmediatamente: te hala suave pero con firmeza hacia la más suave de las ascendencias y sube girando. Un clásico. Es un ala bien equilibrada y con rendimiento. *BW / Foto: EV*

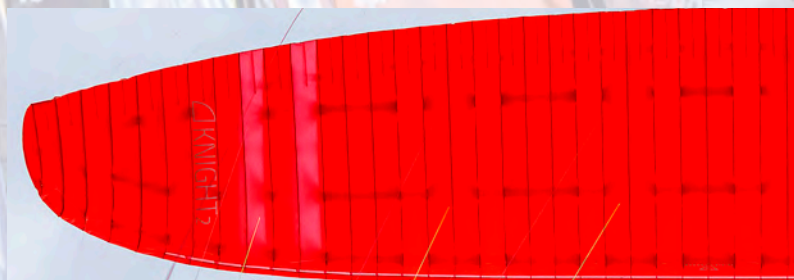
BGD Base 2 Lite (EN B)

Por conocer la primera Base bastante bien, estaba ansiosa de volar la Base 2, específicamente la versión ligera. Me alivié porque se siente muy parecido. Igual, pero mejor. Me sentí a gusto inmediatamente, pero parecía llevarme hacia las térmicas suaves con un poco más de ganas, lo que son buenas noticias. En particular, me gustó que las bandas ligeras son tan fáciles de organizar como las convencionales y que sigue teniendo asas de freno acolchadas y cómodas. *BW*



Mac Para Aravis (EN A)

Caminar hasta el despegue y bajar volando con la nueva Aravis ligera es facilito gracias a sus características de EN-A. Me pareció que las bandas delgadas son un poco complicadas para su clase y el bucle metálico en vez de un gancho brummel para el acelerador requiere algo de preparación. Su disponibilidad en seis tallas de la 17 a la 28m² con rangos de peso amplios permite al piloto escoger la Aravis que se adapte a su preferencia de PTV y dinámica en vuelo. Es ligera pero no extrema, con 2,5kg en la talla 17 (que es EN C). *EV / Foto: MK*



Triple Seven Knight 2 (EN B)

La nueva Knight 2 se ve y se siente bastante diferente a su predecesora. Según Triple Seven, es una EN-B baja para principiantes ambiciosos. Las bocas pequeñas y nariz de tiburón agresiva me recordaron a su hermana mayor, la Rook 3. Las bandas intrincadas son similares a las de la Rook 3 y junto a las líneas sin funda impresionarán a los principiantes. Pero nuestra primera impresión es que despegue y vuela fácil. Es muy ágil sin demasiado alabeo ni nerviosismo. Los principiantes talentosos podrían querer agregarla a su lista. *BW / Foto: MK*

Sky Aya 2 (EN-A)

Hice un vuelo corto en la mañana con esta EN-A diseñada para llevar a los pilotos del curso de vuelo a sus primeras térmicas. Su construcción es duradera y es más pesada que algunas en este sector. En el despegue, es muy fácil de organizar gracias a sus bandas convencionales y líneas con fundas de colores diferentes. Despegue fácil y sube suave a pesar de no haber habido viento. En el aire, transmitía lo suficiente para aprovechar las primeras burbujas que se desprendían de las laderas soleadas. Un ala segura para progresar. *Marcus King / Foto: Vita Richter*



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



FOR YOUR DISTANT GOALS

VISION
(LTF/EN B)



FOR YOUR SECURE MOMENTS OF HAPPINESS

ANNAPURNA
(LTF/EN A)



FOR YOUR EASY WAY UP

OBSESSION 5
(LTF/EN B)



www.u-turn.de

TURN
SAFE FUN



CLIMA HONZA REJMANEK BAJO PRESIÓN



▲ SIN PRESIÓN

Antoine Girard aprovecha al máximo la rara combinación de las capas límite convectivas del Sahara y los Alpes sobre el Mont Blanc el 26 de junio de 2019.
Foto: Antoine Girard

Un lector preguntó: “La previsión dijo que la presión en la superficie disminuía, pero también que la estabilidad aumentaba. ¿No es contradictorio?”

En líneas generales, sí. Generalmente hay alta presión en la superficie donde hay aire que desciende de forma lenta y constante debido al aire que converge en la parte superior de la troposfera. Dentro de una masa de aire descendente, las capas estables se hacen más estables. Esto se debe a que a medida que una capa desciende, se comprime. Por el contrario, por encima de una baja presión superficial el aire asciende lentamente y las capas estables se hacen menos estables.

Pero no es tan sencillo. Si solo se tratara de presión superficial no tendríamos que tomar en cuenta sondeos, movimiento horizontal ni advección de temperaturas de aire diferentes y humedad a diferentes niveles, nubosidad ni contaminación del aire. En cambio, solo veríamos el barómetro. A pesar de tener cierta

relación, no es ideal porque solo toma en cuenta un solo parámetro.

El concepto

En discusiones de previsiones generales, el concepto de la estabilidad tiende a referirse a la estabilidad de toda la troposfera. Cuando se desestabiliza la misma, puede conllevar a una convección profunda. Esto generalmente se manifiesta en forma de cúmulos grandes que pueden convertirse en cumulonimbos.

Como pilotos de vuelo libre, debemos tenerle respeto a la convección profunda pero es la convección de la capa límite la que nos interesa más. Esta se extiende desde la superficie hasta donde llegan las térmicas o los cúmulos pequeños. Es donde volamos.

Durante el día, cuando se encienden las térmicas, la capa límite convectiva se enfría a 1°C por cada 100m de altura; la temperatura disminuye con la altura a la misma velocidad que se enfría una térmica.

Una vez que la térmica tiene flotabilidad positiva en la superficie, queda libre para ascender por toda la capa límite convectiva hasta que la detiene el aire estable más arriba. Las térmicas nacen dentro de los primeros 100m de la superficie. A medida que estas adquieren flotabilidad positiva dentro de esta capa superficial, se alimentan al ascender por la capa límite.

Añádele advección

La intensidad de las térmicas es un factor del espesor de la capa límite y de la tasa de calentamiento de la superficie. Sin embargo, hay que considerar otro factor: lo que sucede en la parte superior de la capa límite. ¿Hay aire más frío o cálido arriba? A esto se le denomina advección de aire frío o cálido.

La convección se considera una situación de empuje y halado. Se puede calentar desde abajo o enfriar desde arriba. Al hacer una o ambas cosas, se desestabiliza y por tanto se promueve

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

mayor resultado convectivo. Dentro de la capa límite convectiva, esto resulta en más térmicas. Lo opuesto también es cierto. Si una capa marina llana entra a tierra firme, sabemos que puede matar las térmicas.

Otra situación común es cuando hay suficiente sol en tierra pero el aire por encima de la capa límite se calienta debido a que llega aire descendente o cálido de otra región. Seguirán habiendo térmicas, pero son menos frecuentes y generalmente más potentes.

Sin embargo, si el aire que entra sobre la capa límite tiene un gradiente adiabático seco entonces el calentamiento sobre un relieve a mayor altura puede combinarse con esta capa más alta y la parte alta de la ascendencia sube considerablemente. Mientras tanto, el aire en los valles más bajos y amplios y en la llanura nunca se calienta lo suficiente para combinarse con el aire cálido más arriba.

Un ejemplo específico podría ser cuando el aire del Sahara llega a los Alpes. El Sahara tiene capas límite convectivas muy espesas que llegan hasta casi 500mb o unos 6000m. En muchos casos, si este aire llega a los Alpes se comporta como una advección de aire cálido en altura, lo que significa que el aire cálido llegó por encima de la capa límite convectiva alpina y redujo la convección.

Sin embargo, si ha habido sequía en los Alpes y se calientan intensamente, es posible que la capa límite convectiva alpina se combine con la del Sahara. Es cuando ocurren esos días en los que se sobrevuela el Mont Blanc.

Empuje y halado

De vuelta a la pregunta original acerca de la presión superficial que disminuye, vale la pena examinarla desde la situación de empuje y halado. Asumiremos que la previsión se refiere a toda la troposfera y no solo a la capa límite.

La disminución de la presión superficial es el resultado de una divergencia en altura. Esto

conlleva a un ascenso lento pero constante de la troposfera cerca de una depresión superficial que se avecine. Este ascenso lento puede producir condensación en cualquier capa en altura con humedad relativa alta.

Esta condensación se manifiesta como nubosidad que con frecuencia es generalizada e impide que la superficie se caliente directamente. A pesar del enfriamiento ligero en altura debido al ascenso generalizado de la masa de aire general, disminuye el calentamiento de la superficie. El resultado es una estabilización de la capa inferior debido a que se sombrea la superficie.

El rompecabezas

En la mayoría de los casos, sabemos que la nubosidad mata las térmicas. Pero la alta presión puede aumentar después que haya pasado un frente y apenas las nubes se disipan, puede volver a calentarse la superficie. Con frecuencia, el aire es limpio y está libre de aerosoles, por lo que el calentamiento intenso de la superficie empieza a desestabilizar la atmósfera desde abajo.

Recuerda el principio de empuje y halado de convección y ten en mente que la tendencia de la presión superficial es solo una pieza del rompecabezas de la estabilidad. Las otras piezas son el calentamiento o enfriamiento superficial, aire más frío o cálido que venga de la capa límite convectiva y el aire limpio o sucio dentro de la capa límite.

Cuando se toma en cuenta toda la troposfera, debe considerarse la humedad que entra a diversos niveles. Para nosotros, la desestabilización de la troposfera generalmente no es buena señal porque genera nubosidad o tormentas. La única excepción es si estuvo tan estable como para afectar la convección de la capa límite de forma adversa, sería bienvenida cualquier desestabilización en una discusión de la previsión. ☒



Charger²

Energize Your Life



La construcción de un nuevo aeropuerto internacional acabará pronto con el parapente en Pokhara - pero hay más lugares para volar en Nepal.
Por Vitek Ludvik. Fotografías: Vitek Ludvik y Olivier Laugero

MÁS ALLÁ DE LA PARED VERDE





▲ POKHARA CLÁSICO

Volando desde Sarangkot al extremo oeste del lago en Pokhara
Foto: Olivier Laugero

◀ ◀ POSTAL NEPALÍ

Volando cerca de Udipur con la cordillera del Annapurna al fondo
Foto: Vitek Ludvik

Cuando se habla de volar en Nepal, lo primero que viene a la mente es Pokhara. La segunda ciudad más grande de Nepal es el centro del turismo de aventura en el país y ello incluye parapente y deportes aéreos.

El parapente empezó allí en la década de 1990 y los primeros vuelos comerciales en biplaza empezaron alrededor de 2001. Los pilotos de biplaza - en los últimos años en su mayoría nepalíes - vuelan a turistas todo el día desde Sarangkot, la montaña de 1450m sobre la ciudad.

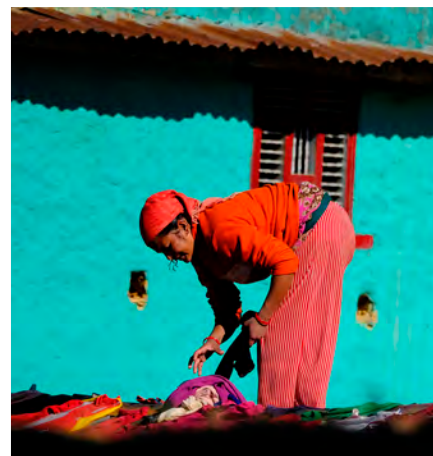
La experiencia, con una vista del macizo del Annapurna de 8000m detrás y el lago al frente ha hecho de los vuelos biplazas una de las principales actividades de los turistas. Antes del Covid, había 69 operadoras comerciales de biplaza, así como tres de ultraligeros y una de globos aerostáticos. En total, la industria le

da empleo a 1200 personas y aporta unos \$8 millones anuales a la economía local.

Sin embargo, todo está a punto de terminar este año con la inauguración de un nuevo aeropuerto internacional. El aeropuerto existente ya opera a máxima capacidad con 40 vuelos locales diarios y el nuevo permitirá aumentar esa capacidad para incluir vuelos internacionales a China, India, el Golfo y Malasia.

A pesar de los retrasos en el proyecto de \$215 millones financiado por China por el Covid y las protestas de los pilotos y asociaciones turísticas, “Los días de Pokhara como centro de deportes de vuelo están contados”, según el Nepali Times.

La pista de 2500m está orientada este/oeste (la del antiguo aeropuerto está al N/S) y los vuelos salientes volarán sobre la ciudad y el Sarangkot, “por lo que será imposible que los parapentes vuelen allí”.



Adiós Sarangkot

Para descubrir las posibilidades para volar parapente cerca de Pokhara en el futuro, viajé hace poco a la ciudad con mi viejo amigo Olivier Laugero. Queríamos aprovechar la última oportunidad de volar en Sarangkot y explorar otras zonas y valles cercanos.

Llegué a finales de noviembre, a principios de invierno, pero todavía se vuela. Pokhara está a apenas 130km de la capital Kathmandú por tierra, pero es un viaje de todo un día en un autobús que serpentea a lo largo del valle del río Trisuli.

Conocí a Olivier en Pokhara. Él ya conocía la ciudad y la zona de vuelo y había estado desde hacía unos días. La primera mañana, ajusté mi nuevo arnés de paramontañismo y empecé a subir. Esperamos en el enorme despegue hierba a que llegaran los buitres mientras conversábamos con

los locales y otros pilotos turistas. Mientras que en otra época habría habido una multitud de pilotos extranjeros en el despegue, ese día solo había siete: cuatro británicos, dos franceses y yo, un checo.

Despegamos después de los biplazas que nos mostraban el camino y empezamos a girar térmicas, remontando rápidamente junto a los buitres y dejando a los biplazas abajo. No tardamos en cruzar el primer valle y conectar con las laderas boscosas, en particular con la Pared Verde. Desde una cresta contigua, empezamos a acercarnos al Machapuchare, la montaña de 6993m en forma de aleta de pescado e ícono de Pokhara.

Más abajo, los ríos serpenteaban debajo de las paredes empinadas de los valles, casi imperceptibles desde nuestra altura. Cuando nos acercamos a las montañas grandes, no había dónde aterrizar, solo bosques y valles profundos. Pero las térmicas

▲ VIAJE

Una vista impresionante de la cara este de la montaña más famosa de Pokhara, el Machapuchare (6993m)

Foto: Olivier Laugero

Mujer vestida a rayas en un pueblo cerca de Pokhara

Foto: Olivier Laugero

Un leopardo y sus manchas en el Parque Nacional Chitwan

Foto: Olivier Laugero



▲ EN SENTIDO DE LAS AGUJAS DEL RELOJ

La patrulla aérea vigila cada movimiento
Foto: Olivier Laugero

Vitek, Sano Babu Sunuwar y Olivier hacen planes para volar en el Parque Nacional Manaslu
Foto: Vitek Ludvik

Vitek Ludvik camina cerca de Udipur
Foto: Olivier Laugero

Olivier Laugero en vuelo cerca de Sirkot
Foto: Vitek Ludvik

funcionaban bien y después de cuatro horas explorando el hermoso paisaje al norte de Pokhara, regresamos al lago, aterrizamos en la orilla y, emocionados por el vuelo, fuimos a uno de los tantos restaurantes para turistas mientras veíamos a perros callejeros jugar en la orilla. ¡Qué lugar!

Aventura en Manaslu

Después de unos días de mal clima y una visita al Parque Nacional Chitwan para ver aves, rinocerontes y un leopardo, la siguiente misión era clara: visitar a nuestro amigo Sano Babu Sunuwar, la estrella del parapente nepalí.

Babu, el primer nepalí en despegar desde la cumbre del Everest el 21 de mayo de 2011 con Lakpa Tsheri Sherpa de pasajero, ahora tiene una agencia de viaje de aventura en Pokhara pero vive fuera de la ciudad. Lo conocimos en la Red Bull X-Alps en 2013 y habíamos prometido visitarlo.

Finalmente estábamos ahí. Nos encontramos en su agencia en el centro de Pokhara donde ofrece expediciones de parapente, senderismo y kayak y fue como si no hubiéramos visto la semana anterior. Animado, lleno de energía y sin miedo a la aventura, nos montamos en su jeep Mahindra y fuimos al pueblo de Udipur, a menos de 100km pero un viaje de todo un día. En el camino, nos

detuvimos a tomar té en el despacho de un funcionario local que nos emitió visas especiales para volar en el parque nacional Manaslu.

Pasamos la noche y nos montamos en un 4x4 mas rústico y rebotamos por una carretera de tierra durante tres horas. Hasta hace unos años, era simplemente un sendero. La ruta nos llevó por el valle Tsum y el viaje finalmente terminó en una plaza pequeña en un pueblo de montaña donde casi no había espacio para que el auto diera la vuelta.

Allí, Babu organizó porteadores y empezamos a andar inmediatamente, directamente montaña arriba por los campos en terrazas. Me alegró ver mi mochila de 25kg de lejos ese día y no me arrepentí de haber contratado porteadores, a quienes apenas lográbamos seguirles el paso.

La caminata hasta el campamento tomó todo el día debido a que subimos 1700m por un bosque de caducifolios hermoso antes de llegar a una cresta de hierba. Armamos campamento antes del anochecer junto a una cabaña de pastores. En verano, hay hierba verde por todos lados, pero en invierno es mucho más seco. Acampamos en el único lugar plano de la ladera empinada de hierba. También era el único lugar que parecía posible aterrizar.

Nos metimos en los sacos de dormir apenas se hizo de noche. Mientras tanto, los porteadores

se apiñaron junto a la fogata. Babu dijo que les había dicho que trajeran cobijas antes de irse, pero aparentemente se rieron y dijeron que eran locales y no necesitaban consejo. Ahora quizás se hayan arrepentido un poco. Babu y su pasajero durmieron envueltos dentro del biplaza que habían traído.

Temprano en la mañana, los porteadores llevaron las mochilas 400m más arriba y aparecieron de bajada para que les pagáramos y desaparecieron por el sendero. Llegamos hasta donde estaban las mochilas y esperamos a que aparecieran los primeros buitres.

Un kilómetro más abajo, el valle estaba cubierto por una nube espesa mientras que unos cirros se movían lentamente sobre nosotros. No escogimos el mejor día para volar. Sin embargo, los buitres aparecieron a eso de las 11am, así que despegamos e intentamos seguirlos.

Cargados con todo el equipo para acampar y con térmicas suaves, nos llevó media hora subir cien metros sobre el despegue. Afortunadamente, mientras más subimos, mejor funcionaba así que durante unas horas sobrevolamos la cresta que se conecta al macizo de Manaslu a 8163m, la octava montaña más alta del mundo. Volar sobre una capa de nubes con vista a montañas de 8000m fue una experiencia impactante, a pesar de no haber

podido subir a más de 4500m. Fue tan impactante que casi se nos olvidó que no había aterrizajes.

Las térmicas se apagaron en un segundo. Al principio pensaba que me había perdido una, pero mientras buscaba y seguía perdiendo altura me di cuenta que se habían acabado. Para no desaparecer dentro del valle, tuvimos que reaccionar inmediatamente y nos alegramos cuando finalmente aterrizamos. Yo aterricé en el campamento, mientras que Olivier aterrizó 400m más arriba. Nos encontramos después y acampamos en la cresta con una vista impresionante del Himalaya principal. La previsión para el día siguiente prometía mejorar. Esperábamos poder volar por las montañas gigantescas antes de bajar al valle porque había previsión de nieve más adelante. La mañana siguiente, habían desaparecido los cirros pero seguía la nube espesa abajo de nosotros. Las condiciones de vuelo no habían mejorado. No aparecieron ni buitres ni águilas ese día. De hecho, tuvimos suerte de haber despegado porque había viento de cola.

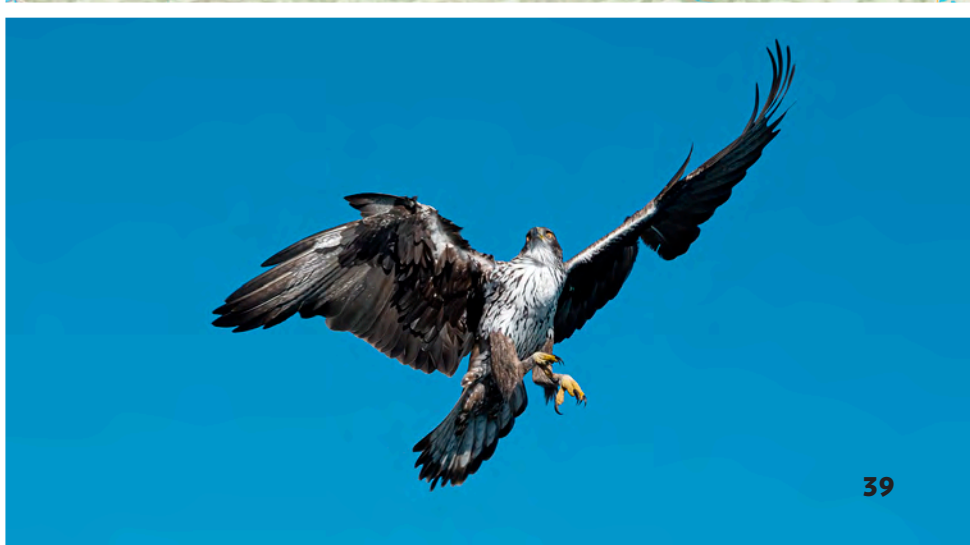
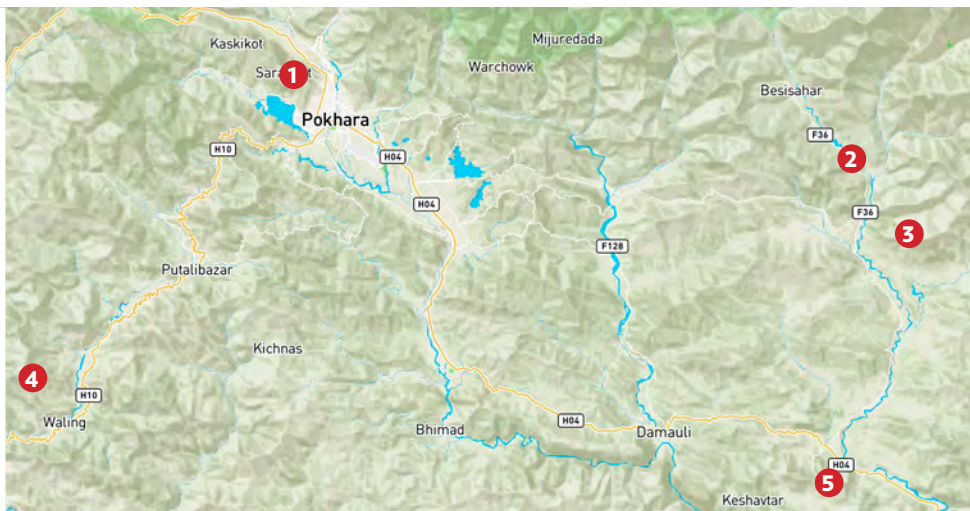
Una vez en vuelo, volamos directo al valle siguiendo la cresta más alta. Durante el planeo de 40 minutos encontramos algunas burbujas y vimos un par de águilas girando térmicas, pero no nos salvaron de hundirnos.

▼ EN SENTIDO DE LAS AGUJAS DEL RELOJ

Sobre los árboles y las terrazas, que cubren gran parte del relieve en Nepal
Foto: Vitek Ludvik

Un poco de acción del maestro
Foto: Olivier Laugero

Mapa
1 Sarangkot
2 Udipur
3 Rainaskot
4 Sirkot
5 Bandipur
Mapa © Mapbox, © OpenStreetMap





▲ ANNAPURNA

Olivier hace wingovers en Sirkot con el macizo Annapurna al fondo

Foto: Vitek Ludvik

Rainaskot

De regreso a Pokhara visitamos una zona de vuelo nueva cerca del histórico pueblo de montaña de Rainaskot. Hasta hace unos años, solo había un camino de cabras, así que nos alegró ver la carretera fangosa que nos llevó hasta la casa del dueño del despegue, Judha Dai.

Judha está ocupado construyendo un buen lugar para todos en Rainaskot. La ubicación es simplemente impresionante y no hay nada que obstruya la vista del Himalaya de oeste a este. Se puede despegar con dos direcciones de viento diferentes y es fácil aterrizar en él. Y si no funciona, el aterrizaje 1000m más abajo es enorme. El regreso al despegue se hace en un autobús que sube varias veces al día.

Sirkot

De regreso a Pokhara, pasamos la noche y seguimos al pueblo de Sirkot a menos de 80km al suroeste de la ciudad. Es aquí donde vive Babu y desarrolló su propia zona de vuelo con cabañas para los pilotos y todo tipo de servicios, incluyendo transporte.

La vista durante el desayuno no tiene precio. A la izquierda están el Dhaulagiri (8167m), Annapurna (8091m), Machapuchare, Manaslu; y

detrás, al fondo a la derecha está el mismo Everest, Sagarmatha, La frente del cielo, Chomolungma, Madre del universo (8848m).

Y en cuanto al vuelo, pues el vuelo simplemente es genial. Hay que caminar diez minutos al despegue y es fácil ver si funciona gracias a los buitres. Volar con ellos en este lugar fue definitivamente una de las experiencias más impactantes que tuvimos en Nepal, con buitres y águilas que nos escoltaban por el cielo como guardaespaldas. Volaban sobre las velas unos diez minutos, surfeando el borde de ataque y miraban hacia abajo, curiosos. Pasamos cinco días ahí y aprovechamos al máximo.

La aventura final

Cuando regresamos a Pokhara, contratamos un 4x4 y volvimos al día siguiente a las montañas. La previsión no era ideal, pero había un día que prometía para volar en las colinas altas: techo de 2000m, pero despejado y poco viento.

Era una ventana de un día: si no volábamos, tendríamos que bajar a pie. El plan era subir a pie alto, despegar e intentar volar hacia el Machapuchare y las montañas altas.

Seguimos un sendero famoso, pero tranquilo, hacia las colinas. Los porteadores llevaron las

EQUIPOS

Ambos pilotos volaron prototipos de la Ozone Swift 6s (EN B) y arneses Ozone BV1



mochilas hasta 3500m donde pasamos la noche, pero en la mañana subimos 500m más hasta 4000m sin ellos. Un purgatorio, pero la vista valió la pena.

El clima estaba hermoso, así que no había que retrasarse. Más abajo, las nubes empezaron a espesarse como previsto, pero el despegue era ideal. Hierba seca justo debajo del límite de nieve sin piedras y algunos ciclos.

Pero desde los primeros segundos, nos costó mantenernos en el aire con térmicas flojas. Volamos junto a la colina dos horas y solo subimos 400m. Cada vez que intentaba tomar una foto, perdía diez preciados metros, así que me aferré a los frenos y rasgué sin parar.

Al menos intentamos acercarnos al gigante, pero después de dos horas quedó claro que no volaríamos más alto. Decidimos bajar volando al valle que estaba nublado.

Olivier se fue primero, 100m más alto que yo, y lo seguí después. Vi cómo se sumergió en el mar de nubes delante de mí. Fue una sensación extraña volar sobre terreno completamente desconocido, completamente escondido debajo de las nubes, sabiendo que no había dónde aterrizar.

Justo antes de desaparecer dentro de la nube, revisé la brújula. Poco después, empezó a escurrir

agua por las líneas. Al mismo tiempo, Olivier dijo por radio que estaba debajo de las nubes y que había llegado sin problema a las colinas donde habíamos volado antes y que estaba funcionando.

Salí del otro lado de la nube a un mundo completamente diferente. No estaba soleado, pero las térmicas estaban funcionando sobre las colinas e incluso se estaba despejando hacia Pokhara. Volamos dos horas más y aterrizamos junto al lago. A pesar de no haber logrado remontar más alto en las montañas, el vuelo estuvo espectacular y no faltaron los momentos dramáticos.

Pasamos los últimos días volando cerca de Pokhara. Las térmicas se fueron debilitando y no había techo para volar distancia, pero no nos importó porque habíamos disfrutado del mes.

Me alegra haber ido a Nepal y haber volado en Pokhara, así como también haber viajado a zonas de vuelo cercanas menos conocidas. Por lo que vimos, los principiantes con espíritu aventurero y pilotos experimentados que quieran volar distancia todavía tienen bastante espacio para volar en Nepal en el futuro. Ya estoy ansioso que llegue el otoño para volver. ✎

Más información y requisitos para volar en Nepal en babuadventure.com

▲ MACHAPUCHARÉ

En vuelo con Vitek remontando desde Korchon mientras los pilotos intentaban volar hacia Machapuchare
Foto: Vitek Ludvik





El fotógrafo Matías Nombarasco pasó una semana en un viaje único por Egipto en paramotor que terminó en el primer vuelo nocturno de las pirámides

LUZ EGIPCIA



▲ **LUXOR**
 “Es como volar dentro de un museo monumental”. Sobre el templo de Luxor en Luxor, a orillas del Nilo

◀ **LAS PIRÁMIDES**
 Las famosas pirámides de Guiza. Fueron construidas entre 2600 y 2500 AC y están a apenas 13km del centro de Cairo

Fotos: Matías Nombarasco

En diciembre del año pasado, me invitaron a Egipto junto con Emilia Plak a un viaje solo para pilotos de paramotor. Sky Sports Egypt ha estado desarrollando el paramotor en el país, incluyendo el vuelo sobre las famosas pirámides de Guiza y su plan era hacer justo eso, así como ver otros monumentos en el país.

Desde el primer día, sabíamos que estaban trabajando para obtener los permisos para que pudiéramos sobrevolar las pirámides de noche, pero no había nada seguro. Y por supuesto, todo dependía del clima. A pesar de estas variables, armamos un equipo e invitamos a varios pilotos de todo el mundo para que nos acompañaran.

El viaje empezó en Al Galala, una ciudad planificada a orillas del golfo de Suez. Allí, armamos y probamos los equipos. De ahí, fuimos al sur a Luxor tres días. Volar ahí es como volar dentro de un museo, surrealista. También logramos sobrevolar el famoso Nilo.

Regresamos al Cairo polvorientos pero sonrientes y nos quedamos ahí el resto del viaje. Sabía que quería hacerle justicia a la escala y dimensiones de las pirámides, así que traje todos mis lentes. Pero debo decir que probé todos los

ángulos y es imposible. Lo mejor es ir y verlas con tus propios ojos. Vale la pena.

El segundo día en el Cairo, hubo buen clima, las autoridades aprobaron el permiso e incluso hubo luna llena. Nos preparamos para volar. Todo fue un poco improvisado y solo logramos iluminar bien tres velas (además de la mía, que era necesario por razones de seguridad) pero después de varias pruebas de despegue, vuelo y aterrizaje con las velas recién alumbradas, se hicieron las 7pm y se encendieron las luces de las pirámides.

Había viento fuerte, así que solo pudimos volar de un lado de las pirámides - el sotavento era puro rotor. A pesar de ello, el vuelo nocturno estuvo increíble. Y la conversa por radio estuvo tan buena como el momento mientras los tres pilotos - Emilia Plak (PL), Richard Dolan (UK) y Johnson Qu (US) - hacían lo posible para coordinar y volar cerca en condiciones difíciles. Volé por encima y detrás de ellos e hicimos varias pasadas hasta que “lo logramos”.

La experiencia estuvo fenomenal. Es raro poder volar así en lugares como este y le agradezco a Sky Sports Egypt por hacerlo posible. Espero que las fotos sirvan de inspiración y que más pilotos puedan probar esta aventura mientras se pueda.



◀AL GALALA

Surfeando al atardecer sobre el golfo de Suez en el extremo norte del mar Rojo. La ciudad planificada de Al Galala es literalmente nueva y todavía está en construcción.

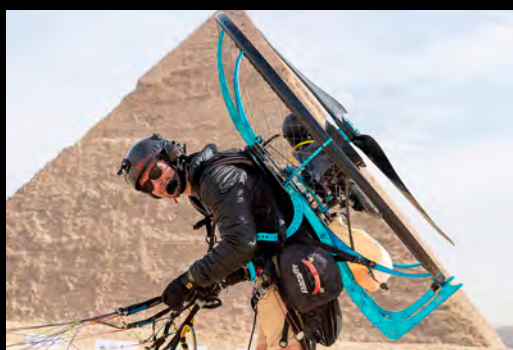


▼PIRÁMIDE DE GUIZA

Vuelo en formación alrededor de la Gran Pirámide de Guiza, también conocida como la pirámide de Khufu. Mide 146m de alto y fue la estructura más alta hecha por el hombre durante 3800 años. La Gran Esfinge de Guiza se encuentra a la derecha de la foto







◀▶▶▶ DE DÍA Y DE NOCHE

El segundo día en Cairo, las condiciones se alinearon para el vuelo nocturno. Emilia Plak, Richard Dolan, Johnson Qu y el fotógrafo Matías Nombarasco lograron sobrevolar las pirámides después del atardecer. Sky Sports Egypt organizó el viaje incluyendo a los pilotos Mohamed Abdelmksod, Ahmed Bakr (detrás) y Jasmine Amar.





RÉCORD MUNDIAL de altitud: 8407 metros

FLYOZONE.COM

BV1

Pilot: Antoine Girard Photo: Alexandre Jofresa Location: Karimabad / Diran (7266m)

Antoine Girard, piloto del equipo Ozone, haciendo uso de ascendencias dinámicas con vientos de hasta 70 km/h, sobrevoló la cumbre del Broad Peak y estableció un nuevo récord mundial de altitud: 8407 metros.

Antoine voló con la silla BV1, que él mismo ayudó a diseñar y que es nuestra nueva, robusta y ligera silla para vuelo vivac y de aventura. La BV1 es para pilotos que buscan una silla ligera, sólida y fiable, así como para el selecto puñado que se atreve a volar en las montañas más altas del mundo.



"Exactamente lo que necesitaba para expediciones como esta. Es la combinación perfecta de durabilidad, ligereza y confort..."

-Antoine Girard

Photo: Antoine Girard Location: Broad Peak

EL LADO AFILADO

Juraj Koreň se propuso la misión de escalar y volar desde las caras norte más difíciles de los Alpes este invierno. Pero fue solo el principio, le dice a Tarquin Cooper

El vuelo de Juraj Koreň desde el Matterhorn no fue lo que esperaba cuando inició su aventura épica el noviembre pasado. Luego de volar en solitario la cara norte de 1.280m, comparable en dificultad, peligro y estatus clásico con el Eiger, guardó sus piolets y desplegó su vela.

No estaba feliz. El pronóstico anunciaba vientos del noreste de 22km/h, pero en realidad eran unos 36km/h. Su idea fue atarse a un tornillo de hielo, subir el ala y luego, en el momento correcto, soltarse, como en un remolque aéreo. Pero el ala no dejaba de halarlo hacia un lado.

“Luego de una hora de intentarlo, decidí que no tenía caso”, recuerda. Agotado por el ascenso a pie y con la noche a la vuelta de la esquina, Juraj comenzó el largo descenso por la cresta del Hörnli hasta la cabaña Solvay. A estas alturas, luego de 16 horas, la fatiga comenzaba a hacer mella.

“Estás tan cansado que no sabes que lo estás. Es cuando tomas decisiones irracionales”.

De pronto se halló en nieve profunda, deslizándose montaña abajo. Logró detenerse en una roca pequeña, pero decidió llamar al helicóptero de rescate. “El heroísmo se fue al infierno”, destaca con remordimiento. No lo sabía, pero la cabaña estaba a 40m.

Podemos asumir que el estilo de paramontañismo de Juraj Koreň no es para cualquiera. Con sus aventuras en solitario del invierno pasado, el eslovaco de 30 años ha llevado el deporte al extremo - escalando rutas difíciles para luego volar (o intentar volar) desde la cima.

Hablamos de escaladas difíciles de verdad – cascadas verticales congeladas y largas rutas empinadas y expuestas en las caras norte más escarpadas de los Alpes. El Matterhorn tenía secciones de hielo de 80 grados. Dice que todo

es entrenamiento para su misión de Siete Cimas, escalar un pico que no se haya escalado en cada uno de los siete continentes y luego volar desde él.

“El verano es para volar y el invierno debe ser para escalar”, explica Koreň. “Es decir que aburrirse no es fácil”. El invierno pasado, en Europa, combinó ambos pasatiempos con un plan ambicioso para escalar y volar las caras norte de las Grandes Jorasses (4.208m), el Matterhorn (4.478m) y otros picos. “Estas caras norte son un buen entrenamiento para las grandes montañas”, dice.

Hijo de piloto, Juraj (se pronuncia yur-ai) comenzó a volar cuando era niño y se calificó cuando la ley se lo permitió. Tan pronto comenzó a volar, descubrió el paramontañismo. También descubrió que no le gustaba su arnés pesado, por lo que decidió tratar de hacerse uno.

“Tomé el arnés de mi hermano, un proyecto para un examen de la universidad o algo así, que no estaba terminado”, recuerda. Juraj decidió terminarlo él mismo, cosiendo la correa T del medio. Por desgracia, se rompió en pleno vuelo. “Me agarraba por debajo de los hombros diciendo ‘m**a, m**a’ a 200 metros de altura”. Otra emergencia hizo que se estrellara contra la cara de una roca justo después de despegar. (Logró volver a escalar y despegar con éxito).

Culpa al clima invernal de Eslovaquia por su inclinación por la escalada. “En Eslovaquia, desde mediados de octubre hasta marzo, es casi imposible volar. Todo es niebla, nieve y clima estable. A veces hasta es imposible bajar volando”.

En invierno de 2016 fue a hacer montañismo con un amigo para matar la tristeza. “Fue muy agradable porque tuve la misma sensación de volar – tenía miedo, estaba casi solo en lugares hermosos de las montañas y me enamoré”.





▲ ESCALAR Y VOLAR

En la foto superior se ve a Juraj junto a la cruz en la cima del Matterhorn. En las otras dos, se le ve durante su vuelo del Holznecht Couloir en Langkofel (3.181m) en las Dolomitas italianas este invierno.

◀◀ A GUSTO EN LOS ALPES

Juraj Koreň tiene una misión a largo plazo de escalar y volar nuevas rutas en montañas en los siete continentes

Foto: Martin Zilka /
@photomartini



EN LÍNEA

Sigue las aventuras de Juraj en su canal de YouTube
[youtube.com/JurajKorenDurifuk](https://www.youtube.com/JurajKorenDurifuk)

La escalada y el vuelo de Juraj han progresado mucho desde entonces. En 2018 se unió al escalador del Himalaya Michal Sabovčík para el primer ascenso de un pico de 1.057m en la Antártida – la primera de sus siete cimas. Navegaron hasta el continente desde Ushuaia, Argentina, luego volaron desde la cima y aterrizaron minutos antes de que se produjera una borrasca. Lo llamaron pico ‘Divoká’, o salvaje.

El año siguiente, en 2019, compitió en la Red Bull X-Alps, donde terminó a mitad de las clasificaciones, cerca de St. Hilaire – respetable, pero no suficiente para recibir una nueva invitación en 2021. “Mi desempeño no fue bueno.

Quedé muy decepcionado conmigo mismo. Cometí muchos errores en la segunda mitad”.

Una semana después de la carrera, Juraj estaba en Groenlandia, el segundo continente en su lista. En la costa oeste, 600km al norte del Círculo Ártico, hizo junto a su equipo el primer ascenso de una escalada en roca técnicamente difícil de 675m, desde la que voló con éxito.

Luego llegó el Covid, Sabovčík se retiró del proyecto y a Juraj le ha sido difícil hallar quien comparta su idea de diversión.

“Escalé mucho y vi que casi nadie puede hacer paramontañismo de este tipo conmigo”, dice. Trató llevar a amigos de escalada en un biplaza y se ríe

cuando se acuerda: “No todo montañista valiente es un valiente pasajero de biplaza”.

El catalizador para ir solo fue un intento en la pared norte de Galéria Ganku (2.250m), en los montes Tatra, en Eslovaquia. Con su compañero escaló ocho horas hasta el pie del ascenso, donde su compañero anunció que no tenía fuerzas para seguir. “Estaba furioso. Al día siguiente, por pura ira, intenté mi primer solo de invierno – y me di cuenta de que era la manera. Y así el proyecto Siete Cumbres evolucionó para convertirse en este proyecto de solo libre”.

Juraj ha entrenado todo el invierno – “puliendo el diamante”, como dice, manteniendo en forma su mente y su cuerpo para lo que se avecina. En noviembre escaló una ruta de hielo de 750m llamada El Linceul, en las Grandes Jorasses. Hubo un momento de terror puro. “Hacia la mitad me dio un poco de miedo porque el hielo era muy duro. No era mi primer solo libre en invierno, pero solo podría sobrevivir si vencía a nuestro amado enemigo: el miedo. Si te rindes y cometes un error, te quedas ahí para siempre”.

Despegar desde la cumbre de las Grandes Jorasses es fácil en el lado sur, pero el viento venía del norte. Se acercaba la noche, así que se arriesgó y despegó. Aterrizó minutos más tarde en la base

de la escalada. “Afloraron todas las emociones”, recuerda.

Luego fue la aventura del Matterhorn (un mes después de que Sebastian Brutscher hiciera la misma ruta con un compañero y volara con éxito desde la cima). Sin embargo, su experiencia de rescate no desanimó a Juraj. En enero escaló en solitario el Couloir Holzknicht, de 600m, una delgada franja de cascada en Sassolungo, un pico de 3.181m en las Dolomitas italianas, que se congela en un ángulo de 90 grados. Culminó con un vuelo mágico de vuelta a la civilización.

“Es muy difícil de describir”, dice del momento en que alcanzó la cumbre. “Pero cuando estoy en una montaña, sobre una pared empinada antes de despegar, casi estallo de la felicidad.

“Es la conexión: escalar sirve para subir, pero no para bajar. Volar no funciona para subir, pero es muy divertido para bajar. Hoy en día podemos escalar pendientes imposibles y luego volar como pájaros desde la cima - es la libertad absoluta, cercana al nirvana”.

Sin embargo, admite que su equipo estilo alpino ligero solo permite hacer descensos. Vuela con un arnés Sky Crux de 1,25kg sin protección dorsal, diseñado por su hermano. (Esta vez esperó a que el

zurcido estuviera listo para usarlo.) Mientras llega su nueva Ozone Ultraligera – espera que a tiempo para la primavera – vuela con una AirDesign SuSi 3. “Cubrir cualquier distancia en un ala de 16m, con una mochila pesada que siempre te tira a un lado, es casi imposible”, dice.

La próxima parada en la odisea de las 7 Cumbres es los Himalayas, de mayo a junio. “Queremos una montaña que nadie haya escalado. Tiene 6.800m y está en el valle Khumbu, cerca del Everest. La meta es llegar primero y tratar de despegar”.

La cara norte del Eiger también está en la lista. Luego llega el verano que, como dice Juraj, en eslovaco se dice ‘Leto’, casi igual que ‘let’, volar. Planea pasarlo en las Dolomitas, su primer amor.

“¿Sabes cuántos días de vuelo hay? Es increíble. En todas partes hay lluvia o tormentas y allá estamos volando. ¡Al final quieres que llueva!”

Agrega: “Me gusta explorar lo posible, ir en parapente por las montañas. Bajar de las montañas caminando es una estupidez si puedes bajar volando”.

Quizás para Juraj no todos entienden su estilo de ascenso, pero quizás estamos de acuerdo en cuanto a la mejor manera de salir de la montaña. **XC**

▼VIDA EN LA MONTAÑA

El hogar está donde está el corazón - ya sea en una roca, en el aire o en su furgoneta preparándose para salir a la montaña

Fotos: JK





NAVITER OUDIE N

Marcus King vuela con este hardware hecho para la aplicación Navigator

▲ EN VUELO

La pantalla es más brillante que la de los teléfonos más recientes y es fácil de leer, incluso bajo el sol. El Oudie N usa la aplicación Navigator que se integra a SeeYou Cloud y permite mostrar datos de clima 'en vivo' externos

► PLANIFICACIÓN DE VUELO

1. El Oudie N usa una versión sencilla de Android 9. Se carga por un puerto USB-C. Puede tener conexión móvil mediante una tarjeta SIM, útil para enviar datos y tener rastreo en vivo

2. La aplicación Navigator está altamente integrada con la SeeYou Cloud. Si planificas una manga en la computadora, aparece inmediatamente en el Oudie N

Fotos: Marcus King

En XCES64 (dic 2021/ene 2022) Joanna Di Grigoli reseñó la aplicación Navigator. Esta aplicación está disponible para teléfonos inteligentes y Naviter la actualiza con frecuencia y ahora se convirtió en una aplicación completa de vuelo libre con todas las funciones que esperarías de un instrumento de vuelo. Sin embargo, si no quieres usar aplicaciones en tu preciado teléfono pero sí te gustan las funciones de la aplicación Navigator, el Oudie N es el instrumento para ti.

El Oudie N tiene la misma aplicación Navigator y viene con una licencia perpetua a la aplicación completa y una suscripción de un año a SeeYou Cloud. Eso significa funciones adicionales como poder ver datos de clima en tiempo real de proveedores externos y conexión a dispositivos externos, aunque esta última es menos relevante porque el Oudie N tiene sus propios sensores.

La unidad

El dispositivo es una caja negra parecida en tamaño al Oudie 5, al cual reemplazará.

La carcasa parece impresa, se siente robusta y es fácil de agarrar. La parte delantera está dominada por la pantalla, de la que hablaré luego. En el borde inferior, hay un puerto USB-C para cargarlo, y una luz de carga. También tiene una bandeja para tarjeta SIM, por lo que puedes tener conexión móvil directa - útil para rastreo y enviar datos.

En el borde superior hay una cámara para escanear códigos QR. La aplicación también permite compartirlas. Del lado derecho están los botones de encendido y volumen.

La parte trasera es plana, por lo que es fácil fijarlo al panel de instrumentos con los trozos de Velcro incluidos. Como corresponde a un instrumento de vuelo, tiene una cuerda para evitar que salga volando.

Por su batería enorme de 16,000mAh, el Oudie N es 23% más pesado que el Oudie 5 Pro, algo que se nota cuando sostienes ambos. Puedes cargar el teléfono con el instrumento.

Encendido

Lo primero que sobresale es la nitidez y brillo de la pantalla. Es más fácil de leer que

incluso los teléfonos más recientes, sobretodo bajo el sol. Según las especificaciones de Naviter, es de 1000 nits – igual que la tableta Air³ más reciente. Su pantalla de 5,5 pulgadas (13,75cm) es más pequeña que la del Air³ de 7 pulgadas pero un poco más grande que la del Oudie 5. También tiene resolución full HD.

Cuando se enciende el sistema, reconocerás la interfaz Android - tiene la versión Android 9. Sin embargo, a diferencia de la Air³, que te permite escoger las aplicaciones, el Oudie N está hecho para funcionar con la aplicación Navigator. No tiene ninguna de las aplicaciones normales de Google. Según Naviter, querían asegurarse que la unidad no se inundara con aplicaciones adicionales, así que velo más como un instrumento de vuelo que usa Android.

Por supuesto, a veces puede ser útil usar varias aplicaciones. Por ejemplo, en mi teléfono uso XC Guide para el rastreo en vivo junto a la aplicación Navigator. Pero no funciona en el Oudie N. Agregué XC Guide con el archivo origen y, a pesar que funciona, la aplicación pareciera no tener acceso al GPS, por lo que no es muy útil. La respuesta de Andrej Kolar de Naviter fue que los desarrolladores de otras aplicaciones podrían actualizarlas para que usen los sensores del Oudie N, así que será interesante ver si sucede.

Vario y sensores

El Oudie N tiene sus propios sensores con asistencia por giroscopio para funciones automáticas del vario. Andrej explicó, "Son mucho más rápidos y precisos que los de cualquier teléfono; además, pueden adaptarse

a situaciones con muchas G mejor que cualquier teléfono". También tiene una unidad GPS que funciona con el sistema satelital GPS así como los de Galileo y GLONASS.

El control del sonido es limitado y no tiene función de 'chicharra' cuando estás en un cero, aunque seguro los veremos en las próximas actualizaciones.

Volar con el instrumento solo (una vez que ajusté la frecuencia que con la configuración de fábrica es un poco frenética en térmicas fuertes), me pareció que reaccionaba rápido y el sonido era familiar. Como instrumento solo, puedes encenderlo y despegar, sin preocuparte de enlazarlo a una unidad externa para tener un vario de calidad.

La unidad con la que volé no tenía módulo Fanet+, aunque vi que la actualización más reciente soporta el módulo.

Mundo conectado

Con la conexión inalámbrica, el Oudie N funciona como parte del sistema SeeYou Cloud. Durante un viaje reciente a Bassano, usé mi computadora con SeeYou Cloud para planificar mangas en condiciones diferentes. Una vez creadas, aparecían inmediatamente en mi Oudie N - no hizo falta copiar archivos ni buscar cables para conectarlo. Se siente como un Apple y funciona.

Cuando aterrizas, es fácil enviar los archivos a concursos en línea directo del instrumento o por correo electrónico. Incluso puedes revisar tu posición en el navegador incorporado. Las trazas no están disponibles mediante la conexión USB, pero Andrej confirmó que esta función estará disponible próximamente.

ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Naviter: "El Oudie N trae datos en vivo e integración perfecta con SeeYou a tu panel de instrumentos para que te concentres en lo importante y vuelas más y más lejos".

Peso: 430g

Dimensiones: 15 x 8,6 x 2,4cm

Batería: 15h al "máximo" hasta 64h con la pantalla apagada; el vario seguirá funcionando

RRP: €990 con IVA (intercambio por Oudie inferior)

Naviter.com

Veredicto

La meta de Naviter con la familia Navigator/Oudie N es atraer a los pilotos que usen su teléfono con la aplicación gratis. Después, cuando vuelen distancia, pueden incorporar funciones adicionales e integración con la SeeYou Cloud al suscribirse al servicio.

Sin embargo, si quieres la experiencia de un instrumento de vuelo, puedes cambiarte a un Oudie N. Hace lo mismo que la aplicación con un vario sensible sin preocuparte por baterías de respaldo ni cables. Puede que los pilotos duden por el precio, pero si usas aplicaciones en un teléfono de respaldo y necesitas un dispositivo conectado para tener las funciones de un variómetro no tardarás en gastar igual o más.

Con el Oudie N tendrás un instrumento que encenderás y listo, que es robusto, con una pantalla brillante y con las ventajas de ser un dispositivo conectado. Recomendando la versión con Fanet+ para tenerlo todo. **XO**





DAVINCI HULA

¿Otra EN-A de paramontañismo? Puede que no, gracias a algunas cosas intrigantes, dice Marcus King

A pesar de ser una marca nueva para mí porque no había podido volarla, Davinci ha estado en el mercado durante años. La compañía surcoreana tiene una gama completa de alas que abarca todas las clases desde la EN-A hasta la CCC. El año pasado, conocimos al director ejecutivo Jihun Lee en la Coupe Icare y sugirió que probáramos su nueva ala de paramontañismo, la Hula. Un par de meses después, apareció una caja con el logo de Davinci.

Rango de peso

La vela es una versión ligera de la EN-A de Davinci, la Rhythm 2 y tiene la misma homologación EN-A. Algo un poco usual para un ala de este tipo es que no la han homologado con rangos de peso extendido, aunque el diseñador Jihun dijo que tienen pensado añadirlos en el futuro. Por ahora, probablemente terminarás escogiendo un ala más grande de la que escogerías

en otras marcas si quieres tener la misma homologación.

Viene en seis tallas para escoger y abarcan rangos de peso de 50kg a 120kg. Lo interesante es que ambas de las tallas más pequeñas empiezan a 50kg hasta 75kg en la 21 y 70kg en la 19.

El ala que me enviaron para la reseña fue la 25 y está homologada para 70-95kg. La volé principalmente a unos 91kg, con un arnés Skywalk Core y un paracaídas ventral. En comparación, cuando probé la Gin Yeti 5, volé la talla 23 que tiene un rango de peso que se extiende hasta 100kg. La talla 23m² de la Pi3 de Advance también va hasta 95kg siendo EN-A y es EN-B hasta 110kg.

Diseño y materiales

Cuando despliegas la vela por primera vez, verás que tiene lo último en tecnología y algunos detalles son exclusivos de Davinci. En la nariz verás la tecnología SmartNose+

▲ CHICO DE ROJO

Esta EN A es buena para pilotos que hagan caminatas, viajen y para los que vuelen los fines de semana y quieran un ala ligera. Está basada en la EN A convencional de Davinci, la Rhythm 2
Foto: Charlie King

► ► PRÓXIMA PÁGINA

El ala tiene varias cosas nuevas de diseño que parecieran hacer el pilotaje muy fácil. El despegue y el aterrizaje no podrían ser más fáciles y también se siente bien en vuelo
Fotos: Charlie King

de Davinci, que es básicamente una cinta de tela cosida a lo largo del interior de la boca. Según Davinci, actúa de válvula antiretorno dentro de la vela y evita que se escape el aire. Dicen que retrasa el inicio del paracutaje y ayuda a recuperarse durante colapsos.

En el borde de ataque su usaron varillas sencillas en las costillas desde el intradós hasta el extradós alrededor de la nariz para aumentar la estabilidad estructural de esta zona. También tiene doble moldeo 3D en el extradós del borde de ataque con dos costuras que van a lo largo de la cuerda para ayudar a alisar esta parte vital del perfil aerodinámico. En la parte posterior, la vela tiene minicostillas.

Pareciera que no dejó de usarse tecnología para ahorrar peso. La tela de la vela es una combinación de la respetada Porcher 27g en el borde de ataque y las costillas y Myungjin Textiles en el resto del extradós e intradós.

Suspentaje

El diseño de las líneas también incluye una característica única - al menos entre las alas actuales - que es que las líneas centrales están conectadas con ambos lados de la vela. Davinci lo llama Sistema de Balance Inteligente (SBS, por sus siglas en inglés) y se aplica en las líneas A, B y C. La idea de conectar las líneas derechas con el lado derecho del ala y viceversa es para un "buen equilibrio", según Jihun. El sistema, dice, está diseñado para distribuir el peso de una banda a la otra, lo que hace que la vela sea más estable y limita la deformación del ala cuando se usa mucho peso del cuerpo.

Las líneas superiores, incluyendo la cascada de freno, son de Edelrid sin funda. Son del marrón que puede ser difícil de verse, sobretodo entre hierba seca, y pueden engancharse un poco cuando hay raíces y arbustos en el despegue, así que hay que ser cuidadoso cuando se extiende la vela. Las líneas inferiores son con funda, que ayuda a que sean fáciles de usar.

La Hula viene con bandas de Dyneema estilo trenzas de zapato, con un sistema de acelerador con poleas. Algo inusual para un ala ligera es que las líneas están conectadas con maillones y no uniones suaves.

Las asas de freno son bucles sencillos de Dyneema que se fijan a las bandas con imanes cubiertos de tela. Me parecieron un poco fastidiosos porque buscan pegarse uno al otro y hacen que organizar el ala sea más difícil. Las líneas de los frenos pasan por

aros de cerámica y no tienen quitavuelas. Jihun dijo que los pilotos pueden escoger las bandas de cinta de Kevlar más pesadas.

Despegue

El despegue de un ala de montaña es importante porque generalmente despegarás en condiciones nada ideales. Debo decir que durante el período de prueba con la Hula se comportó de forma impecable en cada despegue - no creo que aborté nunca.

Sube suave sin problema y no hace falta más que darle un toquecito a los frenos cuando llega a la vertical. Con viento más fuerte tiene ganas de volar, pero es fácil de controlar con las bandas traseras. Con cero viento, sube perfecto sin atascarse, aunque sí requiere un poco que presión mientras sube. No sube corriendo como otras, pero sube a buen ritmo y es fácil de controlar. Una vez que está arriba, sustenta rápido por lo que estarás en el aire tras apenas pocos pasos.

Sí parece que el SBS funciona porque el ala siempre sube derecha y perfecta - incluso si no se es cuidadoso durante la preparación o si una línea se engancha durante el despegue. En el aterrizaje, un día un amigo que apenas había aprendido a volar estaba practicando

ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Davinci: "No importa si te gusta el paramontañismo o si eres un alumno que busca un ala ligera, la Hula está ahí para darle satisfacción y alegría a tus aventuras".

Uso: Paramontañismo, vuelo dinámico, térmico, de distancia y vivac

Nivel del piloto: Novatos en adelante

Tallas: 19, 21, 23, 25, 27, 29

Sup. plana (m²): 19,4, 21,2, 23,0, 25,0, 27,0, 29,5

PTV homologado (kg): 50-70, 50-75, 60-85, 70-95, 80-105, 90-120

Peso del ala (kg): 2,50, 2,65, 2,85, 3,05, 3,25, 3,45

Cajones: 38

Alargamiento: 4,8

Homologación: EN A

flydavinci.com

▼ DETALLES

1. Las bandas de Dyneema son sencillas pero tienen acelerador y son de colores diferentes. Se fijan a las líneas inferiores con funda mediante maillones
2. Algo único son las líneas centrales que están conectadas a ambos lados de la vela - el SBS
3. En la nariz hay cintas de tela dentro de los cajones que sirven de válvula antiretorno y mantienen la presión del aire





despegues de espalda. Estaba teniendo problemas con el viento cambiante con su EN-A convencional. Le sugerí que probara la Hula y logró inflar de espalda a la perfección en el primer intento.

Vuelo en general

A pesar de comercializarse como ala de paramontañismo, debido a no tener rango de peso extendido la volarás a una carga normal por lo que puedes esperar un comportamiento convencional. Con una carga menor a la de otras alas de paramontañismo que he volado, tendrás un ala que remontará más fácil, pero que es más lenta. De hecho, podrás mezclarte con alas normales en tu zona.

Es un ala que también rinde bien en térmica y pude extraerme rápido de mi zona de vuelo. Se mueve un poco más que otras EN-A que he volado, quizás por ser ligera, pero se siente estable y transmite buena información del aire.

El nivel de rendimiento 'normal' de esta ala me permitió volar también las rutas clásicas

muy fácil, incluso si se sentía surrealista hacerlas con un arnés de montaña después de una caminata. Después, combiné la vela con el nuevo arnés Crest de WoodyValley para tener un equipo más cómodo que seguía pesando apenas 6kg con paracaídas incluido. Buena combinación para viajar.

El acelerador da aproximadamente 10km/h de velocidad adicionales cuando tocan las poleas y el ala sigue siendo sólida y no se siente como si te desplomaras. El rendimiento es impresionantemente bueno y podrías irte fácilmente a volar distancia con el ala, pero no esperes poder luchar contra el viento.

Cuando me contaron del sistema SBS, me preocupaba que hiciera que el ala fuera un poco aburrida de volar, pero me sorprendí cuando halé los frenos para hacer wingovers. Fue fácil pasarle por encima a la vela rápido y definitivamente tiene un lado juguetón. Sí se siente que se estabiliza rápido cuando vuelves a volar recto, así que puede que sea producto del SBS.

Aterrizaje

El ala sigue teniendo ese pilotaje fácil a la hora de aterrizar. Los frenos tienen un buen recorrido largo y es fácil convertir velocidad en sustentación con el frenado final. Aterricé varias veces sin viento y con viento catabático y siempre pude detenerme por completo. Es importante en montaña cuando el terreno de aterrizaje puede ser todo menos perfecto.

La Hula es un ala de montaña excelente para quienes no necesiten la velocidad adicional de velas con mayor carga alar. Me sorprendió que no decidieran tener rangos de pesos más extensos porque añadirían versatilidad. Tal como es, sería buena opción si quisieras hacer un vivac corto con la seguridad adicional de una EN-A y la ligereza de un ala especializada de paramontañismo. También la hace una excelente opción para tener un ala fácil de volar para viajar y es compacta y pesa poco, pero tiene todo el rendimiento para remontar de un ala convencional. **KC**



CHALECO Y GUANTES EWOOL

Ropa calefactable que te mantiene calentito. Ed Ewing la prueba

ewool es una compañía canadiense que fabrica guantes y chalecos calefactables para usar en moto, motonieve y para quienes trabajen en clima frío. En Canadá son muchos: ingenieros, vigilantes, cineastas, lo que sea. Ahora, gracias a un enlace en redes sociales, añadieron a los pilotos de vuelo libre a la lista de gente que esperan les atraigan sus productos. Nos enviaron algunos de ellos.

El chaleco

El chaleco viene en versión para hombre y mujer en dos tipos: Pro y Pro+. La diferencia son \$100 y varios detalles adicionales en el Pro+, pero la idea básica es la misma.

El chaleco es como cualquiera de capa intermedia con cierre, pero con cables para la batería y el calentador - es como llevar una cobija calefactable ajustada.

La batería plana de 70W viene con el chaleco. Puede colocarse en dos lugares: en la espalda y el bolsillo lateral. La posición dorsal queda claro que no es para el vuelo libre porque un objeto duro junto a la columna no es buena idea. Pero el bolsillo lateral funcionó y desapareció dentro del mismo. No lo sentí en vuelo.

Una vez que se conecta todo, se enciende con una lengüeta en la parte delantera baja del chaleco. Suena y cambia de color para indicar el ajuste escogido: bajo (8 horas),

normal (4 horas) o alto (2 horas). Mientras lo usé, lo encendí y apagué todo el día porque calienta bien. Cuando lo probé en casa, duró cuatro horas seguidas, acorde con las cifras de ewool.

Para los que tengan la oportunidad, quizás pilotos de paramotor, el chaleco puede enchufarse a una fuente externa de 12V DC. No lo probé, pero me imagino que sería útil si haces vuelos largos en triciclo. El cuello calefactable sería muy cómodo.

Guantes

¡Guantes calefactables! Tenemos un montón en la oficina, desde baratos a €39,99 de Amazon hasta para aventuras en el Broad Peak de €300. Estos de ewool están en el rango superior a unos €240 y los venden como guantes internos, por lo que van dentro de guantes de esquí. No entrarían fácil en un guante de cuero ajustado.

Sin embargo, los usé solos como guantes de vuelo durante la Copa Stubai. En las mañanas frías se calentaban inmediatamente con un calor que envolvía cada dedo, no solo la palma. Pude usar la cámara y el instrumento de vuelo fácil con ellos puestos y tanto la punta del pulgar como la del índice son compatibles con pantallas táctiles.

Me gustó el ajuste, la muñeca larga que se integraba bien dentro de una chaqueta con agujeros para los pulgares. Nuevamente, funcionan con un botón y tienen tres ajustes que dan 2, 4 o 7 horas de calor.

Veredicto

Me gustaron ambos, mucho. Queda claro que no son baratos, pero tanto la fabricación como la calidad son muy buenos y la tecnología no es complicada. No hace falta cargarlos todos los días (a diferencia de todo hoy en día) y por supuesto, en algún momento se descargarán. Pero si tienes pensado hacer vuelos largos de siete horas o más, puedes comprar baterías adicionales para mantenerte calentito todo el día. **XO**



Batería plana de 70W



Presiona para calentarte, tostarte o achicharrarte

A PRIMERA VISTA

Guantes: siete tallas, de la XXS a la XXL

Chaleco: para hombre y mujer, seis tallas

Batería: dura hasta 7/8 horas

Precio: chaleco, desde €359; guantes, €239

Disponibles en: ewool.com, envío gratis a EUA/EU -20% al momento de publicación



KORTEL KOLIBRI EVO

Marcus King le agarra la mano a la versión actualizada de este arnés especializado para el vuelo vivac

▲ ESCAPADA DE FIN DE SEMANA

El Kolibri Evo tiene un bolsillo enorme de 35 litros en la parte dorsal y otro bajo el asiento. Está diseñado especialmente para aventuras de más de una noche

► DETALLES

1. Bucle de Dyneema y anclajes de las cintas del paracaídas tipo unión suave
2. Panel de instrumentos sobre el contenedor de paracaídas

Fotos: Charlie King

EN LÍNEA

Ve el video reseña del KorteL Kolibri Evo en tinyurl.com/kortelkolibri

ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice KorteL: "Imbatible gracias a su comodidad sin igual y gran capacidad"

Nivel del piloto: Pilotos de vuelo vivac

Tallas: M, L, XL

Estatura piloto (cm): 155-170, 160-185, 175-195

Peso: 1,9kg en la talla M

Homologación: EN/LTF

Korteldesign.com

El KorteL Kolibri Evo es un arnés de parapente especializado para el vuelo vivac y la versión actualizada del Kolibri original.

La estructura principal del Evo no cambió con respecto a la original. Tiene un diseño sin tabla pero, a diferencia de la mayoría de los arneses hamaca, tiene perneras separadas. Según KorteL, le da un alabeo más progresivo que uno tipo hamaca.

El asiento y el espaldar están cubiertos con espuma con una capa rígida detrás. La tela externa es una mezcla de nylon y Aquatech y se siente más robusto que la tela de parapente usada en otros arneses ligeros. La talla XL que volé pesa 2,1kg: igual al BV1 de Ozone de talla similar, el otro arnés para vuelo vivac en el mercado.

Protección

La protección es una combinación de dos espumas y un airbag autoinflable. Esto permite que tenga bastante espacio de almacenamiento pero que siga estando homologada. El arnés solo está homologado con la espuma. (KorteL lo probó con un saco

de dormir y obtuvo "buenos resultados" pero no suficiente para la homologación).

Deben colocarse en posición los cierres de las bocas para que se infle correctamente. El airbag también da cierta forma aerodinámica detrás del piloto, a pesar de ser bastante corto y no llegar detrás de la cabeza del piloto.

Era fácil identificar la silla original gracias a la parte delantera plana del carenado, cosa que no le gustaba a algunos. KorteL mantiene su posición, "Aerodinámicamente no hace ninguna diferencia y escogimos hacerlo plano porque permite ahorrar peso y tiene el mismo rendimiento".

Almacenamiento

El bolsillo principal se encuentra dentro del airbag. Es inmenso, con capacidad para 35 litros y le cabe bastante equipo blando. Adentro tiene un gancho para el camelbak y portabastones elásticos. Tiene un agujero para guiar el tubo del camelbak a la hombrera; la otra hombrera tiene un Velcro.

Tiene otro bolsillo de 12 litros debajo de las piernas, donde muchos arneses tienen un bolsillo pequeño para el lastre. KorteL

recomienda usarlo para guardar objetos más sólidos por estar lejos de la espalda.

De un lado del arnés hay un bolsillo grande con cierre para lo que necesites en vuelo. También tiene un bolsillo de malla pequeño en la parte trasera del contenedor del paracaídas, útil para una batería o comida.

Paracaídas

Kortel rediseñó la zona del paracaídas con una nueva asa. Es bastante rígida, por lo que es fácil de agarrar, pero a los zurdos puede que no les guste mucho la posición. Usa varillas plásticas que pasan por un canal y los bucles en los paneles lo mantienen cerrado.

Hay otra varilla plástica en el extremo opuesto del asa que se desliza dentro de un canal para mantener el asa en su lugar. Todo está bien pensado y durante mis pruebas en tierra el asa y las varillas salían fácil.

El paracaídas está fijado con dos bucles largos tipo T-lock y acepta paracaídas con bandas separadas. El lado derecho permanece fijo y el izquierdo es parte del cierre del contenedor, pero está separado del bucle de cierre de la pierna.

Cintas y ganchos

La parte que lleva la carga del arnés está hecha de cuerdas de Dyneema. Tiene suficientes ajustes y se fijan con la cuerda embutida dentro de ella misma. No se mueve al usarse y es fácil de ajustar gracias a las asas plásticas, sin embargo, algunos pilotos han dicho que se deslizan cuando no tienen carga, por ejemplo cuando está guardada, así que tenlo presente.

También se usaron cuerdas de Dyneema para regular la longitud y posición del carenado. Tiene dos cuerdas que van a la parte superior e inferior. Nuevamente, están embutidas dentro de ellas mismas para poder ajustar la longitud. No tienen asas plásticas pero son fáciles de ajustar.

Cómo colocárselo

Solo hay que ponerse un lado ya que el otro está cerrado con una barra metálica en "T" que pasas por un aro metálico. Me pareció complicado al principio porque es ajustado, pero encontré un truco para asegurarme que la barra en T estuviera plana en la cuerda. Una vez que lo hayas hecho, cierra el carenado con la cinta del paracaídas y un gancho metálico. Es más complicado que las hebillas, pero cuando te acostumbras, es rápido.

La versión original solo podía conectarse al ala con uniones suaves, la nueva versión también permite usar mosquetones. El modelo que me enviaron para reseñar tenía mosquetones Edelrid Ease Superlight que son mosquetones con gozne de alambre y seguro de plástico. Permiten conectar y desconectar el ala fácil, pero puede que no sean la opción de todos. El bucle de conexión es una cuerda de un diámetro relativamente pequeño que, a primera vista, parece complicado. Guillaume Borga de Kortel me dijo que están hechos de cuerda de Dyneema de 3mm con resistencia a la ruptura de más de 900kg.

Despegue

Uno de los cambios es que las hombreras no están fijadas a la ventral - el punto de anclaje puede deslizarse hacia arriba y hacia abajo. No he volado la original, así que no puedo comparar, pero la nueva versión es muy cómoda en el despegue y en vuelo. A la hora de pasar de la posición de despegue a la de vuelo, el carenado era intuitivo y fácil.

En posición de vuelo, el carenado se cierra bien, aunque no tiene imanes, pero sí se solapa más que otros en la parte alta. Una vez dentro del carenado, el panel de instrumentos sobre el contenedor del paracaídas se encuentra a un buen ángulo. No es el más grande, pero tenía espacio para mi XC Tracer Maxx y un teléfono - hay opción de una extensión.

En vuelo

Me pareció agradable y cómodo con buen soporte en toda la espalda y parte superior de las piernas. Durante el primer vuelo, me di cuenta que las cuerdas de Dyneema daban un poco de presión, pero después de varios

ajustes, me olvidé al respecto. Solo logré hacer vuelos relativamente cortos de un par de horas, pero no noté ningún punto de presión obvio: podría haber volado todo el día.

Para ahorrar peso, la tabla de los pies es un aro de carbono, aunque se puede pedir una sólida. Se siente extraño al principio, pero te acostumbras rápido. Tenía buen soporte incluso con mis piernas largas; ayuda que tenga cuatro cuerdas separadas. También fue fácil bajarlas para aterrizar o para sentarme más recto.

En vuelo, se siente bastante como un arnés tipo hamaca: se redondean todos los movimientos. Comparada con la Woody Valley GTO Light 2 con su protección rígida, la Kolibri Evo da información más suave en lugar de movimientos bruscos. Para girar, se inclinan las caderas como en un arnés tipo hamaca, aunque puede cambiarse sutilmente con las perneras separadas. Quienes prefieran una tabla pueden sentir que tienen menos control.

Viniendo de otros arneses hamaca y el GTO, me pareció intuitivo de volar y me sentí a gusto inmediatamente. Lo volé con la Gin Explorer 2 y la Flow Fusion Light y me sentí en control.

Veredicto

El Kolibri Evo es sin duda una de las mejores opciones para el vuelo vivac gracias a sus bolsillos grandes que no sacrifican la seguridad. Hasta ahora, no había nada parecido, aunque ahora Ozone lanzó el BV1. La versión más reciente hace que un gran concepto sea más fácil a diario y sea más cómodo. No es un rediseño radical sino una versión pulida. 



Cross *en Español*
Country