



Blacklight

U-TURN

Brillante

Ernst Strobl lo ha vuelto a hacer. ¿Qué? Descolocar al personal ofreciendo unas prestaciones de una categoría superior en una vela de nivel popular. Si el año pasado lo hizo con la Passion, dotándola de un alargamiento y prestaciones de clase Perfo en un modelo de nivel C, ahora ha logrado un rendimiento de nivel C para una vela de clase B.

Si eres un piloto con cierta experiencia en velas B anteriores y quieres una nueva dimensión y cierta ventaja en tus vuelos de distancia o competición en clase Club, la pleitesía que tendrás que pagar, te compensará con un rendimiento desconocido.

Sus poquísimas cuerdas (solo 2 cordinos por lado en el piso inferior de cada rango y muy distanciados arriba, al usar un anclaje cada 3 costillas), todas de aramida y dyneema sin funda.

Bandas estrechas, telas finas (Skytex 40, 35 y 32 grs), varillas en el borde de ataque y sobre los anclajes C en los laterales, con detalles de fabricación refinados.

En vuelo es amortiguada pero viva, su freno blando pero efectivo, ligera en cabeceo y templada en alabeo, pide pilotaje y te da una libertad de movimiento que cada vez resulta más buscada en la clase B, donde hablar de planeo, velocidad y grandes vuelos puede hacerse ya sin tantos complejos. O preguntarle a Xavi Pujol, quien en la última manga del reciente Cto. de Cataluña del Port del Compte pasó el Pedraforca y el Cadi hasta la Seu de Urgell como una exhalación, llegando al gol con los primeros y altísimo, rodeado y por delante de las velas Sport y pilotos con muchos más años de experiencia.

Desde 2002, Thomas Vosseler y Ernst Strobl han aupado a U-Turn entre las marcas germanas más solventes. Primero destacando en acrobacia con Félix Rodríguez y ahora con Pal Takats entre otros, su saga Thriller es la referencia. También innovaron en las velas de escuela con el Bodyguard y un sistema de pre-tensión pasiva del borde de fuga. El reto pendiente era darle alto rendimiento a sus modelos de gran público, cosa que hicieron revolucionando la categoría C con la Passion y repiten fórmula en esta Blacklight para la clase B.

50 cajones, alargamiento de 5,8, suspentaje fino con muy pocas cuerdas, bandas estrechas y prestaciones que la sitúan en lo más alto de su categoría.

Tela Porcher de 40 grs en el extrados delantero, 36 y 32 grs en el resto, varillas y tan pocos cordinos, la hacen ligera y poco voluminosa en su bolsa de tubo tipo momia (a la medida).

Suspentaje de aramida ¡todo sin funda! y dyneema en el freno, va cada 3 cajones, a 2 y 3 pisos, con pequeñas protecciones en las uniones más importantes del piso inferior central y el medio. Los anclajes del freno cada 3 costillas y a 2 en las puntas con un tramo de 4 cajones sin freno en medio.

Las bocas de cajón todas en media luna, con una varilla en cada costilla y 8 cajones cerrados.

Es una vela de 3 bandas híbrida, donde el centro trasero se ramifica en una cascada a 4 pisos formando el rango C y D, pero en la ramificación exterior y el estabalo, son 3 bandas genuinas.

5 tallas, con los rangos de peso muy solapados, todas homologadas EN B excepto la XS (no certificada) y Strobl destaca que no han usado cordinos especiales de plegado para provocar los incidentes durante la homologación.

Usa 11 diámetros diferentes de aramida que van desde 0,55 a 1,7 mm. Con tan solo ¡dos cordinos! en cada lado y rango del piso inferior, han logrado una reducción máxima de la resistencia aerodinámica del suspentaje, llevándolo a 211 m para la talla S y 267 m para la L y todo fino y sin funda (tiene poquísimas cuerdas). Parte de sus elevadas prestaciones vienen de ahí.

Del modelo superior de clase C (Passion), hereda lo esencial del perfil y las varillas que rodean el borde de ataque en cada costilla.

La estructura interna con sus diagonales perforadas está pensada para no interferir el trasvase entre cajones y hacerla homogénea y sólida, con buena presión interna, una geometría prestada de su modelo de acro.

EN VUELO

No es una vela de iniciación ni podemos permitir que su homologación B lleve a nadie a engaño. Hablamos de un parapente de mucho rendimiento para pilotos confirmados que dominan el control de una vela en condiciones de turbulencia, y saben pilotar de forma activa.

La preparación y el inflado no da ningún problema salvo tener más cuidado con el suspentaje (sin funda) y los posibles enredos. Ambas cosas, tela y cuerdas finas también piden más atención en suelos agrestes y secos.

Es compacta y sube bien, tiende a arrancarte del suelo cuando la vela carga al llegar a la vertical. Así que el inflado preciso y controlado hasta que pase de las once. No adelanta y si no llega bien arriba se queda parada. Pero usa freno con ganas para detenerla en el cenit y despegará rauda.

Para girar, el freno es blando y amortiguado, su recorrido correcto para una B y preciso. El alabeo empieza fácil y tiende un poco a estabilizarse, en cambio el cabeceo es más ligero, en especial cuando se vuela desfrutado en aire agitado.

Reacciones previsibles, transmite y pide pilotaje, no es nada aburrida, más bien viva y ágil. Más maniobrable que la Obsession (su otra B más baja) y no tan rígida o viva como la Airwolf (su anterior C).

En térmica y turbulencia hay que estar encima del pilotaje, usar el freno exterior para ajustar el grado de abatida o mordida y trabajar con el cuerpo y el mando interior para ir corrigiendo el alabeo, cuando su estabilidad longitudinal actúa.

Las orejas a pesar de tener solo dos líneas en la A, son perfectamente practicables y su tamaño dependerá de lo mucho que bajemos su sub-banda específica. Con las B lo mismo y la barrena es gradual y efectiva con una salida franca y fácil.

El acelerador funciona sin penalizar en exceso el planeo, de modo que provee transiciones agradecidas para llevar una B.

4 combinaciones de color, dos basadas en verde y negro, otra rojo-blanco y una última con el borde de ataque multicolor, todas muy llamativas.

Si tienes varios años de experiencia con velas inferiores y suficientes horas de térmica, te gusta el cross o la competición en clase Club, quieres velocidad, planeo, un mando preciso y aceptas un suspentaje delicado y un nivel de exigencia de pilotaje alto para esta categoría, esta "luz negra" es una opción brillante.

Enfocada en el rendimiento: intercostillas en el borde de fuga, suspentaje cada tres cajones, a dos y tres pisos, con solo dos cordinos en el piso inferior a cada lado y banda. Cuerdas finas sin funda de 11 diámetros diferentes, varillas en el borde de ataque y en el extrados trasero lateral, bandas estrechas, modelo de 3 bandas híbridas (C y D central en pirámide). Tejido ligero (32 y 30 grs) en extrados trasero, intrados y costillas.

Test EN U-Turn Blacklight M (80-110 Kg) EAPR 23-3-12

- 1-Inflado/despegue: **A**
Suave, fácil y constante.
- 2-Atterrizaje: Sin exigencia especial **A**
- 3- Vuelo recto: **A**
Velocidad >30 km/h, rango con freno >10 km/h, mínima <25 km/h.
- 4-Control del movimiento: **A**
Dureza de freno creciente, recorrido: >60 cm / >65 cm
- 5-Estabilidad de cabeceo a la salida del vuelo acelerado: **A**
Abate menos de 30°. Sin plegada.
- 6-Estabilidad usando los frenos durante el vuelo acelerado: **A**
Sin plegadas.
- 7-Estabilidad de alabeo: **A**
Oscilaciones amortiguadas.
- 8-Estabilidad en espiral normal: **A**
Salida espontánea.
- 9-Comportamiento en barrena: **A / B**
Tras 2 vueltas, 12-14 m/s / >14 m/s.
- 10-Plegada frontal simétrica: **B**
Retrocede <45°, sale espontánea: 3-5 / <3 seg. Abate/retrocede 30-60° / 0-30°. No gira.
- Con acelerador: **B** Todo igual salvo que abate/cabecea 30-60° con 110 kg.
- 11-Salida del paracutaje: **A / B**
Espontánea <3 seg, cabecea 0-30° / 30-60°, gira <45°, sin incidentes.
- 12-Salida de gran ángulo de ataque: **A**
Espontánea <3 seg.
- 13-Salida de pérdida sostenida: **A / B**
Abate 0-30° / 30-60° sin plegada, retrocede <45° y mayoría de líneas tensas.
- 14-Plegada asimétrica 50%: **A**
Gira <90°, abate o alabea 15-45° / 0-15°. Reinflado espontáneo, gira <360° sin incidentes.
- C/ acelerador: **B / A** Gira 90-180°/ 80kg
- Plegada asimétrica 75%: **B**
Gira 90-180°, abate o alabea 15-45°. Reinflado espontáneo, gira <360° sin incidentes.
- Con acelerador: **B** Gira 90-180°/110kg.
- 15-Control direccional manteniendo una plegada asimétrica: **A**
Si puede mantener el rumbo y permite girar 180° al lado contrario en 10 seg. El rango de freno disponible entre el giro y la pérdida o negativo es >50% del recorrido simétrico.
- 16-Tendencia a barrena plana: **A**
- 17-Tendencia a barrena plana lenta: **A**
- 18-Salida de barrena plana: **A**
Deja de girar en <90° al subir frenos.
- 19-Bandas B: **A**
Envergadura recta, sale espontánea en <3 seg. Abate 0-30°. Gira <45°.
- 20-Orejas: **B / A**
Banda dedicada, estable, abre espontánea 3-5 seg / <3 seg. Abate 0-30°.
- 21-Orejas con acelerador: **A** Igual
- 22-Barrena: **A**
Sale espontánea. Gira <720°
- 23-Métodos de giro alternativos: **A**
Puede girar 180° en <20 seg sin riesgo de pérdida o negativo.



FICHA TÉCNICA

Inflado, fácil, atención a los enredos	○ ● ○
Inicio de viraje, blando, agradable	○ ○ ●
Inversión de giro, rápida y amortiguada	○ ○ ●
Giro muy lento, lo tolera, aguanta freno	○ ○ ●

Estabilidad

Vuelo lento, freno largo y poco físico	○ ○ ●
Vuelo normal, menos estable en cabeceo	○ ● ○
Vuelo rápido, efectivo, con un gran planeo	○ ○ ●
Cabeceo, ligero, oscila en meneos sin freno	○ ● ○
Alabeo, ágil pero a veces se endereza solo	○ ● ○
Giro, freno blando y amortiguado	○ ○ ●
Pérdida, lejana y nada intempestiva	○ ○ ●
Tensión, sólida y cohesionada	○ ○ ●

Equipamiento y materiales

Bocas: 24x4 a 27x8 cm - Freno con anillas de fruncido
Freno cada 3 y 2 costillas - Diagonales perforadas
Transversal interna estrecha en C y D - Perfil 16%
Puño semi-rígido, cierre de clip, con emerillón
Cajones: 42 abiertos, 8 cerrados - Velcro de limpieza
Acelerador (2 poleas) recorrido: 15 cm, pedal: 30 cm
3+2 bandas (12 mm), 2 y 3 pisos, líneas a 3 celdas
A y C dividida - Doble junta tórica en maillones
Ribete rígido dacron borde de fuga y nylon en b. ataque
Varillas nylon en todas las costillas de hasta 85 cm
22 varillas nylon en extrados trasero de hasta 120 cm
Intercostillas en el borde de fuga, de hasta 40 cm

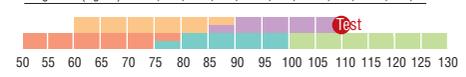
Extrados delantero: Porcher Skytex hidrófugo 40 grs/m²
Intrados y extrados trasero: Skytex Classic 36 grs/m²
Costillas y diagonales: Porcher Skytex Hard 32 grs/m²
Cordinos: Aramida Edelrid sin funda 8000U y Liros LTC / DC de 0,55 / 0,65 / 0,7 / 1,1 / 1,2 / 1,3 / 1,45 / 1,6 mm ø.

Prestaciones

Velocidades	Carga: 110 Kg (4 kg/m²)
Mínima	22 Km/h
Tasa de caída mínima 50% freno	33 Km/h
Máximo planeo (frenos libres)	40 Km/h
Máxima: 100% acelerador	50 Km/h
Tasa de caída mínima: 1,05 m/s a 33 Km/h	
Planeo máximo: Aprox. 10 (talla M con silla carenada)	

Características

Blacklight	XS	S	M	L	
Superficie real (m²)	21,5	23,5	25,5	27,5	29,5
Superficie proyectada	18,16	19,85	20,54	23,23	24,92
Envergadura real (m)	11,16	11,67	12,16	12,63	13,08
Envergadura proyectada	8,66	9,06	9,43	9,80	10,15
Alargamiento real	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8
Alargamiento proyectado	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13
Cuerda máxima (m)	2,38	2,48	2,59	2,69	2,78
Cuerda media	1,93	2,01	2,10	2,18	2,25
Cuerda mínima (estabilo)	0,59	0,62	0,64	0,67	0,69
Total cajones e intersecciones:	50	50	50	50	50
Suspentaje: A: 2-5-7. B: 2-5-7. C: 3-9-12-18 (e). F: 2-4-8.					
Metraje total suspentaje	220	230	240	249	258
Altura suspentaje, (m)	6,71	7,00	7,30	7,58	7,85
Peso vela (Kg)	4,2	4,4	4,8	5,2	5,6
Homologación EN	No	B	B	B	B
Peso total (Kg)	50-80	60-90	75-100	85-110	100-130
Carga alar (Kg/m²)	2,3/3,7	2,5/3,8	2,9/3,9	3,1/4,0	3,4/4,4



Fabricante: U-Turn (Alemania). www.u-turm.de

Diseñador: **Erns Strobl** - Producción: Sri Lanka / China



Blacklight

U-TURN



- 1- Clase EN-B de nivel muy alto.
 - 2- Boveda elíptica bastante plana en el centro.
 - 3- Orejas (pero solo queda una línea abierta por lado en la A).
 - 4- Bocas en media luna, anclajes de sustentaje cada 3 costillas.
 - 5- Bandas estrechas minimalistas (fijaros en sus pocos cordinos).
 - 6- Planta elíptica truncada de puntas anchas y redondeadas.
- Estética llamativa con reminiscencias "Batman".

