

Agosto 2021

Revista internacional de vuelo libre

# Cross *en* Español Country

# 60





## ***SOLAS***lite

La silla reversible más ligera y bien pensada de su categoría. ¡Apenas 2,3 kg en talla M!

- Nueva y eficaz protección dorsal inflable
- Innovadoras hebillas T-bar
- Mochila repleta de detalles, con ergonómica armadura de porteo





# *SOLOS*lite



# NUESTRA PASIÓN, DESDE 1998

---

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

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

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



6m boomerang





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

■ ■ POWERSEAT LIGHT



■ ■ POGO



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

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



■ ■ SOUL



# 60 AGOSTO 2021 ÍNDICE

► **ENERGÍA SOLAR**  
Benoît Outters y la nueva Ozone  
Zeolite XD en la X-Alps  
Foto: Adi Geisegger

▼ **AMIGOS EMPLUMADOS**  
Chovas alpinas en lo suyo  
Foto: Jérôme Maupoint



## 18

### Al desnudo

“Me encanta la competencia” Conversamos con el presidente de la PWC Goran Dimiskovski

## 20

### Guía exclusiva

El fotógrafo Vitek Ludvik recuerda un día de trabajo muy especial

## 22

### Lo básico

Bruce Goldsmith explica cómo mantener calada tu ala sin complicarte la vida

## 26

### Encanto francés

Jonathan Marin ha tenido una temporada excelente. Mathilde Chivet sube al bus del llano

## 34

### Bornes to Fly

“Me acomodo dentro del arnés y sigo.” Marcus King se une al mundo de las carreras de aventura

## 44

### John Silvester

“¡Va a ser genial!” Allen Weynberg recuerda a su amigo, el pionero John Silvester

DESPEGUE



#### ESPÍRITU PIONERO

John Silvester sonríe mientras regresa a la Tierra tras haber volado alto en el Karakórum, Pakistán, el 23 de octubre de 2005

Foto: Olivier Laugero

## LA MISMA PASIÓN

**M**e impresiona lo amplio que es nuestro deporte. Por un lado, está la X-Alps con su despliegue publicitario, imágenes panorámicas, pilotos motivados y actitud indetenible. Sin descanso, en constante movimiento, rompiendo los límites en una misión de 1200km por los Alpes.

Por otro lado, está John Silvester, un hombre que agarró por primera vez un parapente a finales de la década de 1980 y pasó buena parte de su vida persiguiendo su sueño de volar en las cordilleras más altas del mundo. En su hogar en Gales, tenía un huerto, usaba sus manos para construir cosas y vivía cerca de los elementos.

Ambos no son incompatibles, no están relacionados, pero es posible hacer ambas cosas al mismo tiempo y compartir valores.

Jacky Sanderson, piloto del equipo británico y líder durante años, recuerda haber volado con John en competencia

a finales de la década de 1990. “A pesar de que John retaba a la autoridad y no se conformaba, era el primero en apoyarnos a la hora de desfilar con ropa Jack Wolfskin de colores intensos en el mundial de Verbier. Valoraba que a pesar de éramos espíritus libres y rebeldes de muchas formas, había que hacer ciertas cosas para apaciguar a los patrocinantes del equipo”.

“Pudo haber sido un problema, pero se puso la ropa. Todos nos veíamos raros, pero John hizo un esfuerzo sobrehumano para no poner mala cara. Hasta lo vi poniéndose los pantalones”.

En este número, nos tomamos las cosas con calma y nos relajamos. Queríamos recordar a John, cosa que Allen Weynberg hizo muy bien y queríamos reconectarnos con lo que nos encanta del vuelo. La experiencia compartida.

Disfruta este número.

Ed Ewing, editor

# Cross Country

*In the core since 1988*

**Editor:** Ed Ewing

**Editor asociado, diseñador:** Marcus King

Editora de noticias: Charlie King

Traducción: Joanna Di Grígoli

**Colaboradores:** Bruce Goldsmith, Jeff Goin, Honza Rejmanek, Gavin McClurg, Theo de Blic, Matt Warren

**Publicidad:** Verity Sowden-Green

**Crecimiento empresarial:** Laurent Boninfante

**Director:** Hugh Miller

**Cross Country en Español**

[espanol@xcmag.com](mailto:espanol@xcmag.com)

## COLABORADORES

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

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

## ACERCA DE

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

## EN LÍNEA

Búscanos en [www.facebook.com/xcmagespanol](http://www.facebook.com/xcmagespanol) o busca “xcmag” en la red



## AVISO LEGAL

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

## CÓMO LEERLA

Cross Country en Español se distribuye de forma gratuita a través de su página [www.xcespanol.com](http://www.xcespanol.com) y la aplicación Issuu.



WE SHARE  
THE *Passion*  
OF FLYING

IN A LIGHT WAY



FOR YOUR DISTANT GOALS

**VISION**  
(LTF/EN B)



FOR YOUR SECURE MOMENTS OF HAPPINESS

**ANNAPURNA**  
(LTF/EN A)



FOR YOUR EASY WAY UP

**OBSESSION 5**  
(LTF/EN B)

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



SAFE FUN



Ramon Morillas celebró el regreso de la temporada de festivales en el Festival Internacional del Aire El Yelmo en Segura de la Sierra, España, en junio.  
Foto: Juanra Sánchez





Volando en Schilthorn (2.970m) en Bernese Oberland, Suiza, con vista del Eiger, Mönch y Jungfrau  
Foto: Jérôme Maupoint





## ELAN 3

Mac Para afirma que su nueva EN-C es un ala fácil y relajada para volar distancia, con excelente planeo y rendimiento en térmica, para pilotos ambiciosos. Tiene 67 cajones y 6,35 de alargamiento. Esta tres bandas está bien equilibrada y tiene una buena combinación entre la información que transmite y su seguridad pasiva. El pilotaje es maniobrable y deportivo, pero un poco más contenido que el de la Elan 2. Según Mac Para, es “moderadamente” sensible al peso del cuerpo y el recorrido del freno es bastante corto y tienen poca presión, pero es progresiva. La Elan 3 está disponible en seis tallas, desde la XS hasta la XXL y en color azul, lima o rojo. ✕

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

## RUSH 6

Ozone anunció que la Rush 6 EN-B representa una mejora enorme con respecto a la versión anterior en todo aspecto. Tiene un poco más de alargamiento (5,7) y nuevo perfil, así como nueva estructura interna. Es la primera ala de este nivel con diseño de suspen-taje 3/2 con apenas dos niveles de líneas en las puntas y un sistema de pilotaje con las bandas parecido al de la Delta 4. La Rush 6 es un poco más ligera que la 5 e infla mejor con poco viento. Según Ozone, está dirigida a pilotos que vuelen más de 50 horas al año. Está disponible en cuatro combinaciones de colores convencionales y en tallas que van de la XS (55-70kg) a la XL (110-130kg). ✕

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



## DRIFT HAWK

Tras el lanzamiento de su primera ala, la Carrancho EN-A, la marca Drift de Stanislav Klikar reveló que están a punto de lanzar un ala EN-B alta ligera. La Hawk tendrá 57 cajones, 5,8 de alargamiento y pesará unos 4kg en la talla de 26m<sup>2</sup> (M). Esta talla para PTV de 84-105kg está prevista para julio y la talla S (72-92kg) y la L (98-120kg) estarán listas en agosto. Según Drift, la Hawk está caracterizada por su alto rendimiento y estabilidad en todo el rango de velocidades. El sistema de control BC tiene dos poleas para que sea más fácil de usar y más eficiente. ✕

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



# MACFLY

PARAMOTORS

PASSION, FUN AND EXPERTISE

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

JEAN MATEOS +33 6 80 48 74 84

## SYS'NAV XL

Es un instrumento completo fácil de usar, robusto y ligero de Syride. Se puede instalar en las bandas por lo que es ideal para todo tipo de vuelo. Está por encima del Sys'Nav V3 en la gama de Syride y tiene una pantalla más grande con mayor resolución que puede leerse bajo la luz del sol. Detecta si estás girando en térmica o en transición, o si te acercas a un espacio aéreo o a una baliza y cambia de pantalla automáticamente. Tiene conexión por bluetooth y se le pueden cargar rutas, activar el rastreo en vivo, bajar trazas automáticamente y recibir reportes de viento desde la aplicación Syride. [✎ syride.com](http://syride.com)



The logo for MAC PARA, featuring a stylized red mountain range above the brand name in a bold, red, sans-serif font.



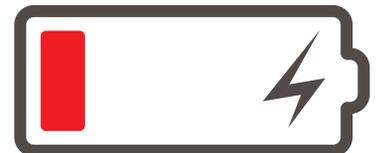
## SKYWALK CORE

El Core es el nuevo arnés ligero modular de Skywalk diseñado para caminatas y escalada. Pesa apenas 410g y junto con la protección Permair homologada LTF (390g más) forma el juego Permair. Pesa 800g y según Skywalk, es el arnés homologado más ligero del mercado. Es talla única para pilotos de 1,65-1,95m y tiene hombreras elásticas. La espuma de aislamiento en el asiento y la tabla de poliuretano en las piernas añaden soporte y protección contra los elementos. Va perfecto con la mochila Skywalk / Salewa 35. [✎ skywalk.info](http://skywalk.info)



## DUDEK POGO 4

Este nuevo arnés de compe y vuelos de distancia está optimizado para rendimiento y comodidad todo el día. Tiene un asiento ergonómico con espaldar ventilado y muchos ajustes. Entre las características de seguridad están dos compartimientos y protección de espuma de 15cm. El parabrisas quita y pon, su exterior estilizado y cola larga añaden eficiencia y tiene un bolsillo para el anti-G y cortalíneas. La talla M pesa 5,3kg y dicen que es uno de los más ligeros clase. [✎ dudek.eu](http://dudek.eu)



*Charger<sup>2</sup>*

*Energize Your Life*



**PARASHOP.es**

**Tu tienda de parapente  
y paramotor**



## APCO F3

La nueva ala de paramotor de Apco para volar distancia está diseñada para inspirar confianza y ser cómoda para pilotos de fin de semana. Apco le dice 'Baby F1'. Está basada en la 'Fast One' (la rápida), pero según Apco, la F3 es más manejable y fácil de volar con un despegue y aterrizaje más lentos, pero con rendimiento excelente. Dicen que es buena ala para pasar de un ala de escuela como la Lift y tiene verdadero potencial para volar distancia. Pesa unos 4,6kg en la talla intermedia y estará homologada DGAC en tallas 22m<sup>2</sup>, 24m<sup>2</sup> y 26m<sup>2</sup>. **KX**

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



## COSMOS 300

El Cosmos 300 es el nuevo motor dos tiempos de Vittorazi para triciclos biplaza, alas delta y ultraligeros. Está enfriado por agua y tiene un carburador con diafragma y tecnología de doble bujía de la industria aeronáutica. El Cosmos 300 tiene embrague, que lo hace más seguro en mínimo. Genera 36 caballos de fuerza a 7.500RPM y según Vittorazi, está diseñado para un equilibrio perfecto entre rendimiento, seguridad y comodidad. Vibra poco, por lo que lo hace más cómodo para el piloto y más fiable ya que reduce la tensión en los componentes. **KX**

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



## POWERSEAT LT

El nuevo arnés ligero de paramotor de Dudek es adecuado para chasis con barras móviles y puntos de anclaje bajos. Según Dudek, es cómodo y duradero y, gracias a los materiales de alta tecnología de los que está hecho como Dyneema y fibra de carbono, pesa apenas 2,35kg en la talla intermedia. Tiene un bolsillo de un lado y contenedor de paracaídas en el otro y un bolsillo adicional bajo el asiento. Tiene poleas pequeñas para el acelerador, pero el acelerador no está incluido. Estará disponible en tres tallas, incluyendo una talla S para pilotos más pequeños. **KX**

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





## LOXIA2 / BATAIS2

Icaro lanzó un juego de arneses biplaza. El arnés del piloto, el Loxia2, es para pilotos de 1,60-1,95m y pesa 3,5kg. Afirman que el diseño de la tabla bajo el asiento y las perneras distribuyen el peso y permiten hacer una transición fácil de correr a posición sentado. El asa del paracaídas puede colocarse a la izquierda o a la derecha y tiene portabastón para la cámara y reflector Recco. El arnés Batis2 para el pasajero pesa apenas 2,7kg y le sirve a pasajeros de 1,50-1,90m. Ambos arneses tienen protección de espuma. 

[icaro-paragliders.com](http://icaro-paragliders.com)



## NIVIUK HAWK

Un arnés carenado para pilotos que se inicien en el vuelo de distancia que según Niviuk es estable, cómodo y ligero. Está hecho para estar cómodo todo el día y tiene protección dorsal de espuma de 15cm y sistema T-lock que conecta las perneras con la ventral. Está hecho con materiales y técnicas semiligeros y la talla M pesa 3,7kg. Está disponible en tres tallas: S (1,50-1,70m), M (1,65-1,80m) y L (1,75-1,95m), todos homologados EN hasta 120kg. La capacidad del lastre aumenta según la talla de 6l a 8l. 

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



SAFE FUN



# AL DESNUDO GORAN DIMISKOVSKI

▲ ► **LA COPA DEL MUNDO**  
Pilotos compitiendo en Gemona, Italia,  
y Goran en modo organizador en  
Macedonia del Norte  
Fotos: PWCA / Marcus King

**H**an pasado dos largos años. Me lesioné en septiembre de 2019 mientras despegaba en la PWC en Andradas, Brasil. Me lastimé la parte baja de la pierna en el despegue, dándome la vuelta. Tardé seis meses en recuperarme y después llegó el Covid y todo se detuvo.

**Empecé a volar cuando era chico en el aeroclub nacional de Macedonia.** Pasé por todas las etapas: aeromodelismo, paracaidismo, planeadores y por último, parapente en 1991/1992. Alguien trajo un parapente de Austria y lo vi mientras esquiaba. Me dije “¡Guao! Eso es para mí”.

**En aquella época, era complicado importar parapentes** en Macedonia. Mi primer parapente fue un ala de competencia, una Paratech P3. Empecé a entrenar con ella y sobreviví. El piloto que vi en la pista de esquí me enseñó lo básico.

**La P3 era difícil de volar, pero manejable.** Después pasé a la famosa P4, que era un ala peligrosa e imposible de controlar. Era demasiado exigente. Investigué un poco y contacté a Apco Aviation y terminé representando la marca en Macedonia. Tenía un ala de iniciación Apco y después pasé a la Extra en 1995. Fue entonces que considero que empecé a volar.

**Empecé a competir con la Apco Zen en 1996/1997** y desde entonces, he estado compitiendo de forma activa y he estado involucrado en la competencia.

**Tuve una escuela y vendía equipos en Macedonia.** Era una época complicada para comunicarse con las compañías porque no había Internet. Pero fundé una escuela y era un negocio grande. En ese entonces, hubo muchos conflictos en los países balcánicos. Había paz en Macedonia porque el país no

estaba involucrado directamente, pero por estar al sur de Serbia los soldados venían los fines de semana. Muchos hicieron el curso. Progresamos y formamos un club grande.

**La escuela chocaba con mis ambiciones en competencia.** Estaba obsesionado con las competencias internacionales, pero tardé en descubrir el potencial de Krushevo. Vimos el potencial por primera vez en la década de 1990 cuando los pilotos de ala delta hicieron una competencia, pero el verdadero auge empezó con el diseñador de Neabirds, Vladimir Perevalov en la década de 2010. Estaba obsesionado y organizó la primera PWC en Krushevo en 2012.

**Es difícil verlo hoy en día,** pero a finales de la década de 1990, los deportes aéreos en Europa Oriental estaban bien vistos. Había muchos eventos y competencias pequeñas porque los gobiernos locales te apoyaban.

**Mi primer intento de competir en una PWC fue en 1999** en Kobarid, Slovenia, organizada por Xavier Murillo. Unos 15 pilotos éramos desconocidos y clasificamos. Pero el primer día, Xavier nos prohibió participar porque no nos habían probado. ¡Así que mi primer encuentro con la Copa del Mundo no fue tan agradable!

**Mi primera Copa del Mundo de verdad fue en 2004 en Bassano.** No he parado desde entonces. Y Xavier, que falleció en Perú hace diez años, se convirtió en un gran amigo.

**Las alas de hoy en día son increíbles, no hay comparación.** Como piloto de competencia, a quien no le encante estas alas debe tener un problema. Pero si tuviera que escoger una, la Apco Zen fue mi preferida. Siempre recordaré cuando la abrí en el suelo. La planta era diferente, las bandas también, todo era nuevo. Mi ala actual es una Leopard de Gin.

**Me encanta el vuelo de competencia, de verdad.** Simplemente me encanta. La sencillez, el proceso de retarse a uno mismo. No había volado en dos años, pero la semana

pasada competí en Macedonia y la sensación es la misma. Te desconectas, despegas, llegas a gol o no. Eso es lo que me gusta.

**Me involucro en la organización porque creo en el potencial.** Además, soy bueno organizando eventos. Empecé en 2006 en el Campeonato Europeo en Serbia. Era un desastre, el director de competencia desapareció y Xavier me pidió que ayudara. Eso hice. Era como un casco azul de la ONU, mi trabajo era calmar los ánimos.

**La Copa del Mundo ahora es una organización muy eficiente, de alta calidad, que funciona sola.** Podemos ir a cualquier parte del mundo, llegar, instalarnos y hacer una competencia de clase mundial. A lo largo de los años, he formado un equipo pequeño con los mismos valores que es del agrado de cientos de pilotos cada año y eso es lo que más me enorgullece. ✎

*Goran Dimiskovski es el presidente de la Copa del Mundo de Parapente. La PWC estuvo en Gemona en junio y estará en Serbia del 10 al 17 de julio, [pwca.org](http://pwca.org)*



[www.skyman.aero](http://www.skyman.aero)

**DESCUBRIR  
NUEVOS SENDEROS  
CON PARAPENTES ULTRALIGEROS**





# GUÍA EXCLUSIVA FOTOGRAFIANDO LA X-ALPS

El fotógrafo Vitek Ludvik recuerda un día de trabajo muy especial

**S**oy uno de los fotógrafos habituales de la Red Bull X-Alps y persigo a los pilotos por las montañas cada dos años para ayudar a capturar la acción. Durante la edición de 2019, me pasó una de las cosas más inesperadas.

Acampé durante dos días en lo más alto de la zona de esquí de Saint-Gervais Mont Blanc con una vista increíble de las caras oeste del Mont Blanc. Había estado fotografiando a los pilotos que subían desde el valle de Chamonix hasta la Aiguille Croche (2.487m). Cada mañana, llegaban dos o tres, organizaban su equipo, despegaban y volaban hacia el otro lado hacia Albertville. Las condiciones no eran las ideales para volar lejos, pero se ahorraban unas horas de caminata.

La tercera mañana, volví a subir 500m hasta la cumbre de Aiguille Croche y esperé que apareciera Nick Neynens, el piloto neozelandés. Esta vez, había llevado el ala para no tener que bajar a pie. Esperé hora y media y cuando sentí que Nick iba a aparecer en cualquier momento, vi un parapente

remontando a 2km. Había despegado desde más abajo y me pasó por encima a más de mil metros.

Nadie más iba a pasar ese día, así que me preparé para bajar volando un tanto triste. Iba a hacer un vuelo de cinco minutos, eran casi las 11am y ya tenía calor, así que solo me puse una sudadera y, por costumbre, me colgué la cámara al cuello.

Despegué y volé por la ladera de hierba y poco a poco fui perdiendo altura. De repente, vi a un ave de rapiña remontando. Volé hacia ella y poco después empezamos a remontar juntos. Tuve unos colapsos justo debajo de la cima cuando me alejaba del sotavento, pero unos minutos después estaba a 3.500m.

Miré a mi alrededor y me pensé qué hacer. Después de todo, estaba trabajando y tenía que ir hacia Briançon, donde sabía que estarían los pilotos de la X-Alps. Pero cuando vi hacia el Mont Blanc (4.807m) vi varios parapente girando lentamente junto a las paredes. Algunos ya estaban

## ▲ TECHO DE 5.500M

Techo alto sobre el Mont Blanc. Con alta presión, altas temperaturas y una masa de aire seca del Sahara, pueden haber techos muy altos en los Alpes en pleno verano

Foto: Vitek Ludvik

muy alto. Se me ocurrió acercarme. No me tardaría más de una hora.

Cuando llegué al Mont Blanc, en pocos minutos estaba en una térmica con 30 pilotos más. Alrededor del Mont Blanc, a diferentes alturas, había quizás mil pilotos en vuelo. Aquellos que estaban alto pasaron del otro lado hacia Italia y seguían remontando por aristas de piedra de mil metros. Hubo un momento en el que estaba lo suficientemente alto para llegar también, así que di el salto. Nuevamente, me pasó por la mente el día que me esperaba si tenía que aterrizar en el glaciar en Italia, pero de repente estaba en otro mundo.

Giré con 30 o 50 pilotos sobre el glaciar enorme del lado italiano, por aristas escarpadas de piedra y paredes verticales de hielo. Empecé a tener frío y a sentir que había menos oxígeno. Pero lo más tenso era evitar a los demás pilotos. Setenta por ciento de los pilotos volaban bien, pero por alguna razón incomprendible había siempre cinco o diez que giraban en sentido contrario. La idea de chocar con un idiota sobre esas montañas tan remotas y aterrizar con el paracaídas en un barranco o glaciar no era nada agradable.

Pues intenté ser paciente y después de una hora estaba a la altura del pico. Ya había unos cien parapentes en la cumbre y otros que intentaban aterrizar. Daba miedo ver cómo algunos

simplemente se estrellaban contra las laderas, a veces mucho más abajo de la cumbre. Los que sabían lo que hacían, aterrizaron en la cima, como Antoine Girard o mi amigo Olivier Laugero que aterrizó en biplaza con su pasajero.

Mientras tanto, subí 300m por encima de la cumbre, empecé a tomar fotos y pensé en mi dilema. También me encantaría sentarme en el techo de Europa. Pero no estaba nada preparado. Como dije antes, estaba vestido para la feria de verano pero había estado girando sobre glaciares alpinos durante cuatro horas en sudadera, pantalones cortos y zapatos de verano. Imaginaba intentar despegar con esos zapatos en nieve, a esa altura...

Al final, por primera vez ese día, dejé que mandara la razón y la responsabilidad y me olvidé de la idea de aterrizar. Terminé de girar a base de nube a 5.500m, me despedí de la montaña y me fui.  [instagram.com/vitekludivik](https://www.instagram.com/vitekludivik)

#### **Prohibición**

*Un reglamento local creado en octubre del año pasado ahora prohíbe aterrizar sobre el Mont Blanc entre el 1ro de junio y el 15 de octubre. Los pilotos pueden despegar desde la montaña y sobrevolarla, salvo en julio y agosto. Descarga la información (en francés) [bit.ly/2SrUjA5](https://bit.ly/2SrUjA5)*

#### **▼ DÍA DE LA CUMBRE**

Mont Blanc congestionado el 26 de junio de 2019. Literalmente, cientos de pilotos hicieron cumbre ese día y lamentablemente, una persona falleció durante un despegue fallido. El furor resultó en una prohibición temporal que ahora es permanente  
Fotos: Vitek Ludvik





ICARÍSTICA  
BRUCE GOLDSMITH

# CÓMO CALAR TU ALA DE FORMA SENCILLA



y crees que puedes llevarla a que le hagan servicio, por favor hazlo. El centro de servicio ajustará el ala para que quede como nueva o quizás mejor que nueva.

Sin embargo, si no puedes hacer que revisen tu ala, a continuación un consejo que siempre doy. La mayoría de los parapentes nuevos vienen con una vuelta en las líneas traseras y en la línea del estabilo. Para compensar este estiramiento y encogimiento, puedes soltar la vuelta en las líneas C después de un año o 100 horas de vuelo. Esto alargará las líneas C y compensará de alguna forma el encogimiento. Si te preocupa sobrecompensar y alargar las líneas demasiado, tranquilízate porque es más seguro tener un ala calada rápida que una calada lenta.

De esta forma, volarás tu ala lo más parecida a cuando estaba nueva.

Si le haces servicio completo, puede que también le hagan vueltas a las líneas A según lo que se hayan encogido. No es buena idea cargar las líneas C (es decir, estirarlas) para eliminar el encogimiento, porque simplemente volverán a encogerse rápido.

## Frenos cortos

La mayoría de los fabricantes usan Dyneema en las líneas de freno. La razón es que el Dyneema es más resistente a los pliegues, nudos y la abrasión que el Kevlar. Sin embargo, el inconveniente del Dyneema es que se encoge con poca carga y este es el caso de las líneas de freno.

Una de las razones principales por la que las asas de los frenos en todas las alas están fijadas con un nudo y no con una línea cosida es para que puedas ajustarlos y alargarlos si son demasiado cortos. ¡He visto parapentes con los frenos 15cm más cortos de lo que deberían! Esto significa que el piloto no puede soltar por completo los frenos.

**T**odos sabemos que hacerle servicio a tu ala en un centro autorizado es buena idea. Revisarla una vez al año incluso es obligatorio en algunos países. El objetivo es detectar problemas pronto, arreglarlos y mantener tu ala conforme a la norma. Lo explico a continuación no reemplaza ese tipo de servicio.

Sin embargo, existen algunas revisiones que puedes hacer para que el ala vuele mejor y siga siendo segura sin tener que gastar en una revisión exhaustiva. Estas revisiones hasta podrían evitar que tengas un accidente.

## Calado lento

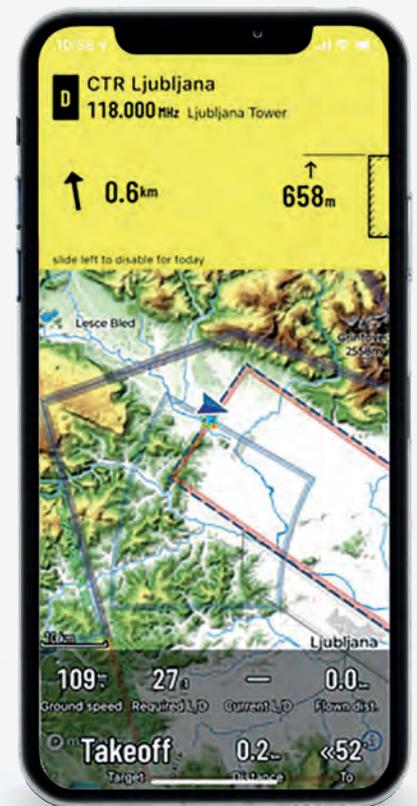
A medida que las alas envejecen lentamente, las líneas delanteras tienden a estirarse y las traseras, a encogerse. Es bastante común ver las líneas A estirarse 10mm y las C encogerse 10mm o incluso más. Si crees que tu ala está desajustada

### ▲ EN EL TALLER

Bandas y líneas en revisión en Paraclinic, un centro autorizado de servicio en Austria  
Foto: Marcus King

### ► ▲ VUELTAS DE AJUSTES

Vueltas hechas por el fabricante en las líneas de las bandas C. Después de volar el ala unas 100 horas, soltar estas vueltas compensará de alguna forma el estiramiento y encogimiento de las líneas  
Foto: BGD



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

Unlock [premium features](#)  
with SeeYou Subscription

*Bruce Goldsmith es diseñador de parapente y piloto. Aprendió a volar ala delta en 1979, parapente en 1989 y ganó el Campeonato Mundial de Parapente FAI en 2007 con uno de sus diseños.*

Obviamente, esto puede tener varios efectos negativos como:

- Dificultad para despegar debido a que se frena todo el tiempo
- Inhabilidad para soltar los frenos por completo en vuelo
- Mal planeo, velocidad máxima baja
- El ala no saldrá de parachutaje
- Mayor cabeceo en el despegue y durante la salida de una pérdida

Como puedes ver, todos estos problemas pueden conllevar a problemas de seguridad graves, así que asegúrate que los frenos estén ajustados correctamente.

La longitud correcta de los frenos es que haya 7cm de holgura antes de que se tensen y empiecen a deformar el borde de fuga.

Si quieres cambiar la longitud de los frenos, asegúrate de marcar la posición original y solo haz ajustes de 1cm a la vez. Vuela el ala a ver cómo está y vuelve a ajustarla de ser necesario. Hacer cambios grandes en la longitud de los frenos no es

buena idea ya que podrías excederte y afectar el pilotaje más de lo que quisieras.

## Ajuste lento y frenos cortos

En una conversación reciente con la federación francesa (FFVL) acerca de la seguridad, señalaron que la combinación de un calado lento y frenos cortos ha sido la causa de varios accidentes. Es un accidente común ocasionado por el envejecimiento normal del ala, por lo que no es un problema teórico - pueden haber consecuencias reales.

Si tienes dudas acerca de tu ala, haz que un piloto experimentado infle en ala en tierra - la mayoría de los problemas pueden identificarse incluso sin volar. Desde luego, se recomienda también una revisión en un centro de servicio, pero no todos los pilotos tienen acceso a uno y en muchos países ni siquiera existen. Así que, estos pasos sencillos podrían ayudarte a mantener tu ala bien calada y volar seguro más tiempo. **X**





## EL CAPI GAVIN MCCLURG POTENCIAL SIN EXPLOTAR



### ▲ NEVADASTÁN

Puras montañas escuetas, minas de oro a cielo abierto, artemisa y una que otra carretera de tierra resplandeciente por el calor

Foto: Josh Cohn

**C**on tantos vuelos largos que se hicieron en Europa en primavera y la tendencia general de la gran cantidad de vuelos en los Alpes que colapsan el ancho de banda del XContest, puedes haberte perdido algunos vuelos interesantes que se han hecho del otro lado del charco en el oeste de Estados Unidos y Canadá. Y no solo este año. El momento, el hambre colectiva y las ganas de ir más lejos ha estado creciendo y hay docenas de pilotos relativamente nuevos en el tema desde Nuevo México hasta Alaska que han estado volando rutas espantosamente inspiradoras y comprometedoras.

El alardeado triángulo FAI de 300km sigue escapándose (pero es posible) en esta zona por el relieve, pero cuando combinas un despegue temprano, térmicas rompetimpanos

del doble de cualquier cosa que he girado en Europa con techos de 3000m o más sobre el suelo, vemos rutas impresionantes, por lo general en zonas deshabitadas. Los que vivimos y volamos en el oeste de Estados Unidos y Canadá, estamos sentados sobre una mina de oro de grandes distancias.

En junio del año pasado, mi récord de despegue a pie de 387km de 2013 desde mi hogar en Sun Valley fue triturado por Sebastien Kayrouz cuando despegó desde una colinita en el sur de Texas y voló 507km dentro de una convergencia que se extendía desde Corpus Christi en la frontera con México hasta el norte de Kansas (más de 1500km). Más tarde, este mismo año, mi compañero de equipo Cody Mittanck voló 431km desde Lab por el desierto de Wyoming y casi aterrizó en Colorado, para

un nuevo récord estatal. En primavera, Bill Belcourt usó el mismo despegue y voló 322km a principios de mayo, un despegue que no usamos sino hasta mediados de agosto (¡imagínate volar a 5200m en mayo!). Estos vuelos hipóxicos de ida por tierra de nadie son geniales, pero es el potencial de los triángulos es lo que hace que muchos miremos los mapas y las previsiones.

En primavera, mi asistente de la X-Alps, Reavis Sutphin-Gray me mandó un archivo KLM de Google Earth con despegues potenciales en el norte de Nevada. Había estado estudiado esta vasta zona (casi del tamaño de España) varios años después de haber hecho 300km varias veces desde el famoso Walt's point y haberse quedado sin relieve y se preguntó si no había otra zona con más potencial. Empezamos a ver patrones de



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

clima e imaginar qué encontraríamos si nos esforzábamos en explorar las zonas baldías de Nevada y lo intentábamos.

Lo que hallamos fue impresionante, pero no somos los primeros. Los pilotos de ala delta vieron el mismo potencial en la década de 1980, pero entre ese entonces y ahora solo sabemos de pocos intentos de volar grandes distancias, sin duda por la logística colosal con carreteras difíciles o caminatas bajo el calor del desierto.

Reavis puso anuncios en los postes de teléfono ofreciendo buena paga a conductores en pueblitos mineros por lo que parece desde el aire una vastedad inaccesible. Puras montañas escuetas, minas enormes de oro a cielo abierto, artemisa, una que otra carretera de tierra resplandeciente por el calor y valles amplios blancuzcos que generan líneas de remolinos que salen disparados como serpientes enfurecidas cientos de metros hacia arriba.

En uno de los primeros intentos en esta "nueva" zona, Josh Cohn rompió el récord de Nevada con un monstruoso vuelo de 342km. Mi primer vuelo con Reavis y otros pilotos unos días después terminó en un triángulo FAI no planificado de 144km. ¡La parte más difícil del vuelo fue permanecer por debajo del espacio aéreo a 5.486m!

Al día siguiente, desde un despegue que hasta donde sabemos nunca se ha usado, simplemente seguimos las nubes y terminamos cerrando un triángulo FAI de 185km. Lejos de las distancias que se vuelan regularmente en los Alpes, pero lo hicimos sin planificar y solo volamos mientras disfrutábamos la vista. ¿Que podríamos haber hecho con un plan bien ejecutado?

Mientras tanto, en Columbia Británica y el oeste de Washington, un grupo pequeño de pilotos muy talentosos llevaron el término "tierra de tigres" a otro nivel e hicieron triángulos enormes por una de las zonas más

impresionantes (y sin recogida) del mundo. Igor Tolsky hizo dos triángulos de 238km en tres días en el valle de Pemberton (¡imagínate glaciares, ríos profundos y mares de árboles enormes!) en 2018. Mientras tanto, del otro lado de la frontera en Washington, en el famoso Chelan no solo se vuelan distancias libres. Marty Devieti hizo un triángulo plano de 280km y con frecuencia se hacen docenas de triángulos FAI en lugares más remotos en las Cascadas, donde aterrizar implica caminatas épicas entre arbustos.

De vuelta en Sun Valley, Matt Beechinor hizo un triángulo de 235km en 2014 (antes de que el XContest diera el bono de 1,6 puntos por cerrar triángulos) y sigue siendo el triángulo FAI más largo en Norteamérica con 375 puntos.

No hay estaciones de trenes, paradas de autobuses, autopistas ni Uber que faciliten las cosas. Despegas y estás solo. Hay que comprometerse, pero las aventuras son maravillosas.

¡Nos encantaría un poco de compañía! ✎



*Samurai*

*Fast, agile, bold!*

*A cut above the rest!*



# UN POCO DE **ENCANTO** **FRANCÉS**

**Jonathan Marin voló en grande en los Alpes en primavera. Voló 300km no una vez, ni dos, sino cuatro veces. Mathilde Chivet pasó una semana en compañía de este piloto francés discreto aprendiendo el arte del vuelo en llano en un curso de cinco días**

**J**onathan Marin era un piloto francés talentoso pero discreto. Eso fue antes de esta primavera en los Alpes cuando empezó a hacer vuelos de 300km.

Su temporada de 300km empezó el último día de marzo en el que junto a Maxime Pinot voló desde Saint André-les-Alpes en los Alpes del sur en Francia hasta Grenoble y después hacia el Mont Blanc, cerca de la frontera con Suiza. El vuelo estuvo espectacular no solo porque fue a principios de temporada (¡qué frío!), sino porque fue mientras muchos pilotos franceses estaban confinados. Tanto Maxime como él, volaron con el equipo francés lo que les permitía viajar y volar como parte de su entrenamiento.

Durante el vuelo, ambos pilotos llegaron al mismo lugar, pero Jonathan continuó hacia el sur y siguió hasta Sallanches para estirar su ruta con balizas hasta llegar a los mágicos 300km. Voló con una Niviuk Icepeak X-One nueva y en su traza en XContest verás condiciones atómicas: 8h 35min; +7,5m/s; -9,7m/s; techo de 3.555m; velocidad promedio de 35km/h. ¡Un día potente!

Dos semanas después, estuvo de vuelta, esta vez con un vuelo de 306km en llano de este a oeste por Francia. La semana siguiente, estuvo en el aire 11 horas e hizo un triángulo FAI de 293km desde Saint Hilaire que lo llevó por la montaña hacia el llano y de vuelta a la montaña. Tres días después, voló más lejos e hizo otro triángulo FAI de 11 horas, de 324km esta vez por la montaña.

Eso fue en abril. En mayo, hizo tu tercer vuelo de distancia libre de 300km del año y voló 309km de NO a SE por la llanura del norte de Francia.

## **El macizo de Pilat**

Jon nació en Sainte-Colombe al sur de Lyon en 1986 y creció en el macizo de Pilat. ¿No lo conoces? Yo tampoco, pero Jon es el mejor embajador que este lugar perdido habría soñado. Pilat es una cordillera modesta en las faldas Este del Macizo Central que termina en Crêt de la Perdix a 1.431m.

Estuvo rodeado de vuelo desde joven. Su padre era paracaidista, hacía salto BASE y un poco de parapente y vivían cerca de un despegue. De niño, Jonathan quería ser piloto de caza y empezó a tomar lecciones de vuelo cuando tenía apenas 14 años y obtuvo su licencia un año después. Posteriormente, empezó a hacer acrobacia.

Sus primeros vuelos en parapente los hizo con un ala vieja de su padre, junto a su instructor de vuelo que también volaba parapente. Pasó mucho tiempo jugando con el parapente hasta que poco a poco, el parapente reemplazó los aviones. “La ventaja del parapente es que puedes pasar mucho tiempo en el aire por menos de lo que cuesta volar avión”, dijo.

Después de terminar el bachillerato, fue a la universidad pero se retiró para dedicarle más tiempo al parapente. Fue en esta época inicial que empezó a sentir que podría ser bueno. “En mi club, teníamos la meta de llegar a Mont Mézenc en

### **◀ PRIMERA FILA**

Jonathan Marin al mando frente a Dent de Crolles, Saint Hilaire, Francia  
Foto: Jonathan Marin



### ▲ CIELO AJEDREZADO

Jonathan Marin lleva a su grupo de pilotos por la llanura en el norte de Francia

Foto: Jonathan Marin

Haute-Loire, a 60km, ¡y fui el primero en hacerlo en 2006!”, reveló.

“El día antes, había ido a una fiesta de cumpleaños, así que llegué tarde, a las 2-3pm.

Todos los pilotos ya habían despegado y aterrizado, repitiendo el mismo error que habían cometido durante años. Pero una vez en vuelo, pude ver las calles de nubes y tuve un buen presentimiento. ¡Lo logré! Ese vuelo hizo que me diera cuenta lo que me encanta volar y que podría ser bueno. Algo cambió en mí y decidí seguir avanzando”.

Empezó a competir en 2008, el mismo año que empezó a entrenar para convertirse en instructor y no tardó en llamar la atención de un entrenador regional, Patrick Belle, quien lo invitó a unirse a la liga local en Rhône Alpes. Entrenaban todos los fines de semana y participó en competencias regionales.

En 2009, participó por primera vez en el campeonato francés. Se llevó a cabo en Val Louron y terminó en la respetable posición 22. Tres años después, empezó a competir en la Copa del Mundo y cuatro años después, en 2016, volvió al campeonato francés en Val Louron. Esta vez, ganó.

“Recuerdo durante una manga que estaba volando bien y estaba con los mejores como Honorin Hamard, Jean-Marc Caron y Luc Armant. La ruta empezó a sombreadarse y cambiamos de ritmo drásticamente.

“Fui perdiendo mis compañeros de vuelo, uno por uno, y me quedé solo. Tuve que sobrevivir y luché un rato para pasar una cresta. Hice gol 15 minutos antes del segundo piloto. No solo gané la manga, ¡sino que gané la competencia!”

Actualmente, disfruto tanto volar en competencia como distancia. “Volar distancia solo te enseña cosas que no aprenderás en competencia y viceversa”.

Tiene un espíritu competitivo y disfruta de “la búsqueda de buenos resultados”, volar “rodeado de los mejores pilotos”, viajar, descubrir lugares nuevos y volar en grupo. “En resumen, volar con amigos y competir uno contra el otro”.

### ¿Llano o montaña?

Durante sus vuelos recientes en primavera junto a su compañero habitual Max Pinot, campeón de



la Superfinal de la PWC y piloto X-Alps. “¡Volar con Max es genial!”, dijo con entusiasmo. “Es uno de los pilotos que más admiro en vuelo. Vuela muy rápido e incluso después de cinco o seis horas de vuelo, sigue volando al mismo ritmo”.

Añadió: “Me cuesta más mantener el ritmo cuando estoy solo. Así que, volar con el es perfecto porque me empuja. Pero no tenemos la misma estrategia para volar rápido. Max acepta estar muy bajo y puede ignorar varias térmicas porque no son lo suficientemente fuertes para él. A nivel mental, es tanto exigente como impresionante.

“Yo aseguro más, vuelo alto. Quizás juego más al posicionarme y con las líneas que con la selección de la Vz de las térmicas. Mi estrategia es mantenerme alto, en una masa de aire portante, diferente, mientras que mantengo a Max a la vista”. Ambas estrategias funcionan bien porque la dupla logró volar más de 300km en los Alpes y en la llanura parisina.

En Francia, generalmente clasificamos a los pilotos en dos categorías: pilotos de llano y de montaña. Jon no entra en ninguna. Viene de Le

## TRES CONSEJOS DE JONATHAN MARIN PARA VOLAR EN LLANO

### 1. Mira las nubes

No mires hacia abajo, mejor mira las nubes. Apenas llegues al despegue, observa su forma, altura y alineación. En vuelo, sigue la calle de nubes y respeta la regla de los 45 grados para evitar entrar en la nube. Debes estar lo suficientemente alto para aprovechar la aspiración de la nube pero no demasiado como para que te trague. Es un equilibrio sutil. Después de haber girado bajo varias nubes, intenta identificar dónde está la mejor ascendencia. ¿En medio de la nube? ¿En la cara soleada? Observa y adapta tu estilo de vuelo. Durante el vuelo cambiarán las condiciones. El techo sube, las térmicas se hacen más fuertes, hay que ser flexible y adaptarse. Al final del día, tendrás que ser más conservador y girar hasta la ascendencia más suave para llegar lo más lejos posible. La observación y adaptación permanente son la clave.

### 2. Conoce el viento

Durante el vuelo, debes saber siempre de dónde viene el viento y qué tan fuerte es. Es esencial para ser lo más eficiente posible. También indica dónde buscar la siguiente térmica, sobretodo cuando quieres entrar en una térmica que marque otro piloto. No busques térmicas contra el viento; es la mejor forma de aterrizar prematuramente. Ten cuidado cuando aterrices con viento fuerte. Tener 30km/h de viento para volar lejos es genial, pero recuerda que en algún momento tendrás que aterrizar. Mantente concentrado hasta que toques tierra y neutralices el ala.

### 3. Anticipa la deriva

Volar viento de cola no es trivial, sobretodo cuando hay que lidiar con espacios aéreos. Hay que anticiparse a la deriva. Mira las sombras de las nubes en el suelo para ayudarte. Úsalas para orientarte. Para evitar los espacios aéreos, hay que planificar el vuelo con anticipación. A veces, hay que llamar a una torre de control antes de despegar. En vuelo, mira el instrumento, anticipáte y evita. Es cuestión de seguridad y respeto.

**Otros consejos:** Coloca una media sobre el micrófono. Las conversaciones se escucharán “fuerte y claro”. Además, ponte medias largas por encima de los pantalones. Dos ventajas: evita que el aire frío corte tus delicadas pantorrillas y que los pantalones se enganchen en el acelerador. Efecto secundario: parecerás un duende en el despegue, pero ¿a quién le importa después de 300km?





#### ▲ CON HIELO

Jonathan Marin con su Niviuk Icepeak X-One  
Foto: Jonathan Marin

Pilat que no tiene, dice bromeando, “ni las ventajas del llano ni las de la montaña”.

Sin embargo, fue ahí que desarrolló un estilo de vuelo más adaptado al llano. Se hizo particularmente eficiente en térmica, especialmente en térmicas suaves. Explicó que su despegue está en una colina, pero después se vuela sobre una meseta. “Es plana como el llano, pero diferente. Es, por ejemplo, difícil de volar viento de cola como lo haría en el llano”.

Incluso después de todos estos años, sus zonas de vuelo locales lo sorprenden. “En abril de 2018, volé 240km desde La Jasserie, un despegue en Pilat”, dijo. “El vuelo fue por una ruta que nunca había imaginado, con la ayuda de condiciones de revista. Es raro tener condiciones tan buenas con viento de este”.

“Cuando aterricé, estaba en un lugar completamente desconocido. Qué sensación tan genial - salir de la casa en la mañana y llegar a un lugar en el que nunca has estado al final del día... ¡mágico!”

La primera vez que voló en los Alpes pensó, “parece fácil hacer distancia” pero empezó a preocuparse por meterse en un rotor o entrar en brisa del valle. “Mientras más vuelas, en llano o en montaña, más entiendes cómo funciona”.

Cuando le preguntamos qué le gusta más, volar en el llano o en la montaña, se toma un rato para pensar. “El llano es ideal para volar lejos, empujado por el viento”, dice. “Sin embargo, puede que tengas que enfrentarte a condiciones difíciles con mucha sombra y tener que luchar para encontrar el sol, encontrar una térmica. El problema es que puedes aterrizar muy rápido si cometes el más mínimo error. Si no aterrizas, puedes hacer distancia ‘fácilmente’”.

Añadió: “En montaña, hay que volar rápido sin la ayuda del viento de cola, así que hay que ser el mejor en escoger las mejores térmicas y no ser tímido a la hora de acelerar”.

Entre sus planes para este año está volar en la PWC de Gemona, Italia (terminó de tercero la última vez que se hizo una PWC en la zona) y después irá al Abierto Francés en Gourdon en septiembre. Está ansioso por participar. A pesar de que Brasil, Australia y Sudáfrica tienen sus atractivos para aventuras de vuelo de distancia, no hay nada como competir en el patio de la casa. “Los Alpes del Sur son el mejor lugar para volar y organizar competencias”, dijo. “Es ahí donde los mejores pilotos muestran de qué están hechos”.

¡Nos vemos en septiembre! ✎

# MATHILDE CHIVET: RUTA A LOS 100KM

**V**uelo desde hace diez años y principalmente, o mejor dicho, solo en montaña. Siempre había soñado con volar en llano. En mayo, participé en un curso organizado por la aspirante a instructora Charlotte Dussart y el Comité Nacional Femenino, una rama de la FFVL dedicada al rendimiento femenino.

El objetivo era descubrir el vuelo en llano. Tuvimos una van durante cinco días y la idea era ir adonde se volara. Antes de la práctica, tuvimos tres videoconferencias para prepararnos: una con Max Pinot de técnica, otra con Martin Morlet de clima y otra con la misma Charlotte de espacios aéreos. Sí, fue un curso cinco estrellas.

Después la teoría, era hora de enfrentarse a lo desconocido y averiguar cómo se veía el llano desde el cielo. Éramos un grupo de cuatro pichonas: Chloé Demailly, Pauline Gaillard, Anne-Laure Broise y yo, y nombramos a Jonathan Marin “papá ganso”. El curso no podría empezar en otro lugar mejor que el patio de la casa de Jonathan en Pilat.

## Día 1

Despegue desde **La Jasserie** (1.376m). Tal y como dije antes, no es vuelo solo en llano, ¡pero vayamos

poco a poco! Las más resistentes logran hacer un ida y vuelta de 120km. Sarah Cartellarnau, que nos acompañó ese día, hizo el vuelo más largo de su vida: ¡seis horas y un minuto!

## Día 2

**Saint Jean de Sault** (Var) (1.016m). Dejamos atrás el paisaje boscoso de Pilat para ir a Provence con su lavanda y olivos. Anne-Laure y John tienen suficiente paciencia para llegar a base de nube y hasta Oraison, empujados por viento oeste fuerte. Anne-Laure hizo dos horas de vuelo: ¡una hora para remontar del despegue y otra hora para volar 50km!

## Día 3

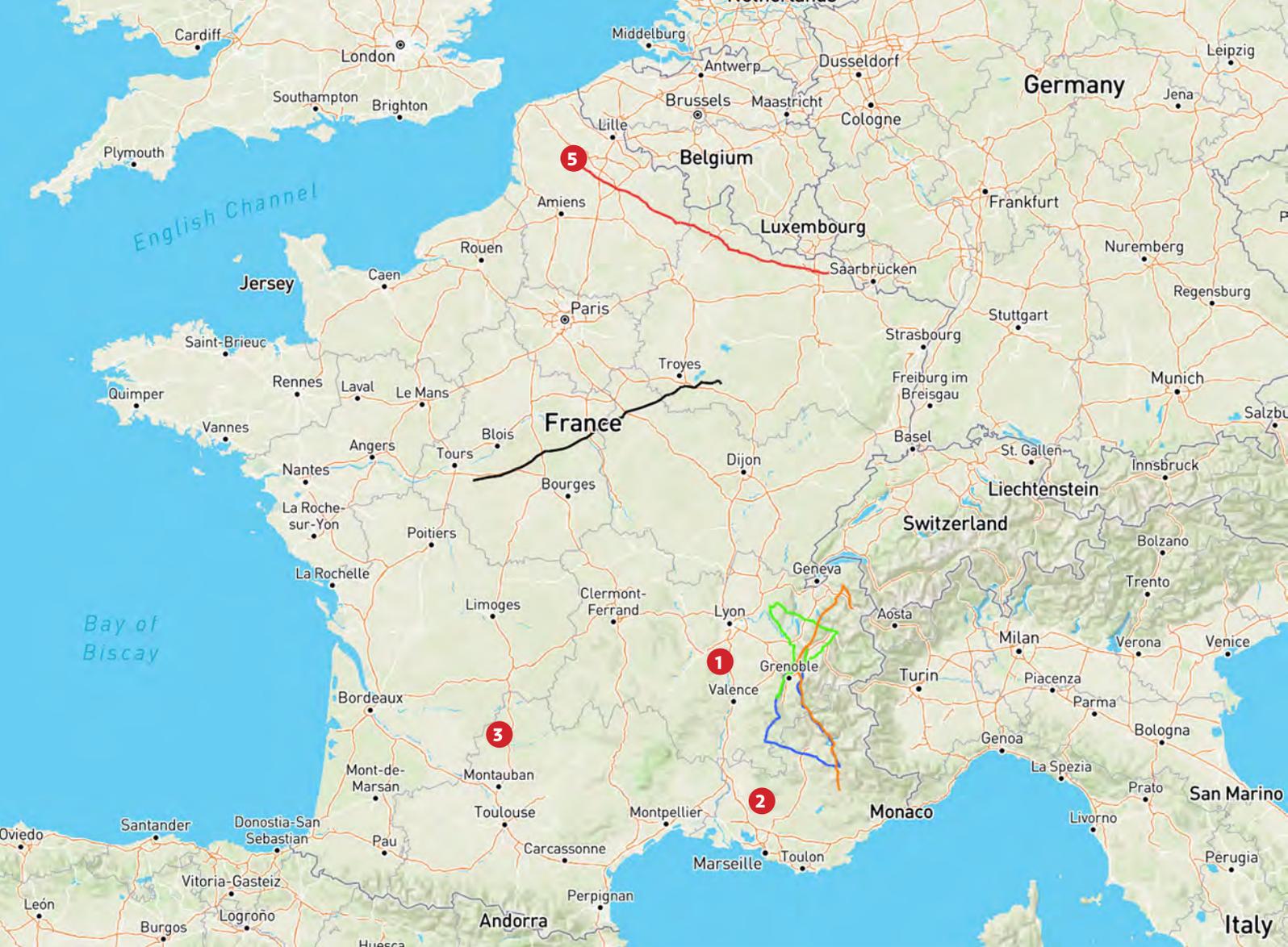
**Le Roc** (Lot, 276m). El paisaje es inequívoco: ¡llano de verdad! Los locales esperaban lluvia y cuando llegamos estaba mojado. Pero después de una parada en el supermercado, el cielo se puso azul y empezaron a aparecer nubecitas. ¡Vamos a volar!

El despegue estaba desierto, pero el cielo estaba de revista. Sentía emoción y expectativa. Sabía que las condiciones estaban buenas para hacer algo y ya entendía cómo funcionaba: se despegue en buen ciclo, se sube lo más alto posible y se vuela con el viento..

### ▼ DE GIRA

De izquierda a derecha: Jonathan Marin, Pauline Gaillard, Mathilde Chivet, Chloé Demailly, Anne-Laure Broise y Charlotte Dussart





### ▲ DÍAS DE 300KM

Las líneas de colores muestran los vuelos de 300km de Jonathan en abril y mayo en los Alpes y llanuras francesas. Los números indican los despegues usados por la autora durante el curso con Jonathan

1. La Jasserie (1.376m)
2. Saint Jean de Sault (Var) (1.016m)
3. Le Roc (276m)
4. La Comté (Pas-de-Calais, 173m)

Mapa: © Mapbox, © OpenStreetMap

### ▶▶ TRABAJO EN CURSO

Un día de entrenamiento durante el curso. Nótese las medias de Jonathan por encima de los pantalones para ser más eficiente al acelerar.

Despego de primera, seguida de Chloé, encontramos una térmica y remontamos. Jon nos dice por radio: “Espero que sea una buena porque no podrán regresar”. Sí, es muy buena y estoy segura que nos llevaría a base de nube. Hago todo lo posible para remontar pero pierdo a mi amiga. ¿Dónde está Chloé? Ahora estoy a base de nube, el segundo grupo sigue luchando bajo frente al despego. Estoy sola y tengo que tomar una decisión. ¡Vámonos!

Mi salida emocionada perdió pronto su entusiasmo cuando me quedé baja y perdida. Es difícil orientarse en el llano: no hay picos, ni crestas fáciles de reconocer. ¡Un bosque o un campo de colza se parece al siguiente! De pronto, veo a Chloé, está más alta que yo y me anima por radio, “¡No pierdas la térmica y vente conmigo!”. ¡Eso hago! El segundo grupo está retrasado y solo somos nosotras dos. ¡Vamos!

Y después, bueno, fue como había soñado. Calles de nubes, térmicas, entre la luz y la sombra. Hubo un momento en el que estaba tan emocionada que agarré la radio para agradecerle a Jonathan y a Charlotte por la experiencia increíble que estaba viviendo. Después supe que en ese

preciso momento Jon estaba en una situación muy complicada, más parecida a la espeleología que al parapente y le fue difícil apreciar mi reconocimiento sin perder la paciencia y la concentración. ¡Perdón, jefe!

A pesar de volar todos en la misma dirección, el segundo grupo no nos alcanzaría. ¡A menos que me perdiera! Después de girar una buena térmica, vi la calle de nubes para continuar con el viaje. Chloé me pregunta por radio: “¿Estás haciendo turismo bajo las nubes o decidiste regresar?” ¡Ups! ¡Dirección incorrecta! ¡De verdad que extraño las montañas para orientarme!

El viaje continúa. Jonathan nos advierte que anticipemos la deriva para evitar el espacio aéreo. ¡Fue ahí que me di cuenta que no me aparecía en el instrumento! Espero que Chloé lo tenga, así que me quedo con ella y cambiamos de calle de nube. Mientras lo hago me imagino: “Va a ser un vuelo increíble por el llano en medio de la nada”.

¡Increíble! Es lo que me repito una y otra vez. Pero Chloé está en la misma línea, así que nos reímos y gritamos en el aire. Después de un rato, me siento cansada y la velocidad del viento me




preocupa. Busquemos un aterrizaje seguro. Chloé me anima a llegar al pueblo que está adelante, para facilitar la recogida. Pues, ¡cada vez que decidimos bajar es cuando no encontramos descendencias! Las nubes aspiran por todos lados. Intento hacer barrenas fuertes pero no funciona. Vemos un hueco azul y finalmente empezamos a descender. Hay mucho viento y tengo que concentrarme hasta el final del vuelo; ¡vamos!

Finalmente toco tierra y neutralizo el ala. Chloé aterrizó en el mismo campo pero su ala se quedó en un cable de teléfono. ¡Ups! La baja de forma segura. Ambas estamos seguras y contentas. ¡Qué alivio! Miro mi instrumento y no creo lo que veo. ¡Acabábamos de volar 100km! Los demás aterrizaron también y celebramos nuestro increíble vuelo en la van. Esa noche, Charlotte abrió una botella de champaña.

#### Día 4

Dijimos que iríamos adonde se volara. Pues pasamos todo el día viajando al norte.

#### Día 5

**La Comté** (Pas-de-Calais, 173 m). Estamos en el lugar indicado en el momento indicado. Desafortunadamente, después de un buen inicio, cometo un error tonto y aterrizo a los 50km. Fue un día de récord para Anne-Laure (156km) y Chloé (208km). El entrenador no cambió sus hábitos y voló 300km. ¡Las pichonas dejaron el nido! 🐣  
*Mathilde Chivet*

#### MERCI À TOUS

Gracias Charlotte Dussart y Jonathan Marin por la semana increíble. A Sandra Anthony y Pat por la hospitalidad la última noche, a Delta Evasion por la van, la FFVL y su organización dedicada al rendimiento femenino, el CNF supervisado por Jean-François Chapuis. Más que números, el curso fue una verdadera aventura humana, con mucha cohesión, benevolencia y risas. Un organizador como ninguno y un entrenador con encanto. ¿Qué más necesitas?



*Samurai*

*Fast, agile, bold!*  
*A cut above the rest!*

# BORNES TO FLY

¿Cómo es competir contra algunos de los mejores pilotos de aventura del mundo? Eso es lo que hizo Marcus King en el Borne to Fly de este año en los Alpes franceses. Fotos: Sophie Tudor y Karine Dupureur





▲ **¡PARTIDA!**

Cuando suena la campana, los pilotos salen corriendo

Foto: Sophie Tudor

► **DÍA 1**

Los pilotos se preparan para despegar desde Col de Nantets

Foto: Sophie Tudor

Un piloto despegar de Planfait al inicio del segundo circuito

Foto: Karine Dupureur

◀ ◀ **HACIA EL ROTOR**

Volando desde Col de Nantets el segundo día de la carrera

Foto: Sophie Tudor

**T**engo frío, tengo hambre, me duele el pie, mi teléfono no tiene casi pila y me estoy resbalando subiendo por la nieve.

Empiezo a preguntarme qué tan sensato es continuar. ¿Debería darme la vuelta y bajar? Pero después, doy la vuelta a una esquina y encuentro un despegue de hierba, la ruta se revela y se me suben lo ánimos. El primer día de la Bornes to Fly ya ha sido un sube y baja de emociones.

La Bornes to Fly es una competencia al estilo de la X-Alps que se lleva a cabo en la región de Annecy en los Alpes franceses durante un fin de semana largo de mayo. Tiene la reputación de coincidir con nevadas de finales de primavera, pero este año nos prometieron otra previsión. El 22 de mayo, unos 60 pilotos y sus asistentes se reunieron a orillas del lago Annecy listos para la largada. El nivel era alto, estaba la leyenda Chrigel Maurer y el héroe local Maxime Pinot, ganador de la Superfinal de la PWCA y segundo en la X-Alps de 2019. Junto a ellos y otros pilotos de la X-Alps había un grupo de franceses jóvenes: en forma, motivados y muy listos.

La ruta de la carrera se anuncia la noche antes del inicio, por lo que la noche es ajetreada porque

se debe armar la mejor ruta. La ruta total eran dos vueltas de unos 164km, la primera era de unos 60km. El primer objetivo era una baliza en la Clusaz, después había que volar por los Aravis y regresar al lago.

Esa noche, estudié las opciones con la dos veces ganadora del XContest y piloto local, Joanna Di Grigoli. “Usa las caras este de La Tournette para pasar por Marlenis y de ahí sigues hacia la autopista de los Aravis”, me recomendó. Así que ya tenía un plan en mente mientras nos alineamos bajo el arco en la línea de partida, pero lo descarté cuando terminé con un grupo que iba hacia Col de Nantets.

**Primer despegue**

Anteriormente, me las arreglé para borrar sin pensar las balizas de mi Flymaster Live, así que usé XCTrack en el teléfono y dejé el Live en el auto de soporte. Pero en la primera intersección, me encontré a mi asistente, Sophie Tudor, preocupada porque no lograba seguirme porque mi rastreador parecía estar dañado. Tomé el Live, lo configuré para que grabara siempre y seguí caminando mientras me lamentaba por



no haber pasado más tiempo configurando mis instrumentos. Caminé lentamente durante el ascenso de 1.000m y empecé a disfrutar la vista que se develaba. Al poco rato, doblé una esquina y vi alas extendidas sobre la ladera empinada de hierba más arriba.

Cuando llegué al despegue, me enteré que Chrigel y Maxime ya habían pasado la primera baliza - ¡qué rápido avanzan! Organicé el equipo y no tardé en estar listo para despegar. Giré a la izquierda hacia el sotavento y volé por la turbulencia mientras me metía en la silla, aferrándome a la primera térmica que encontré. Cuando tomé un poco de altura, estaba menos turbulento y seguí hacia otra térmica que parecía mejor. La térmica me llevó a base de nube a apenas 1.800m.

Mi plan era ir a la cara este de Mont Lachat de Thônes y después hacia el este a La Clusaz, vía Grand Bornand. Pero el viento de suroeste fuerte hizo que todo cambiara y las colinas más bajas por la ruta directa parecían funcionar más temprano de lo que esperaba. Había pilotos subiendo en frente, así que seguí adelante.



## MAXIME PINOT, GANADOR CATEGORÍA GENERAL

**Maxime, ¿cuáles fueron los momentos clave para ti en la Bornes to Fly?**

La Bornes to Fly es una carrera muy corta y diría que cualquier decisión es un momento clave porque no puedes alcanzar a nadie si te equivocas. Pero, probablemente el último planeo el sábado en la noche fue la clave. Pude avanzar unos kilómetros más, lo que me colocó en buena posición para la última pierna el domingo.

**¿Cómo cambia tu enfoque entre una carrera corta como la Bornes y una larga como la X-Alps?**

A veces hay que tomar decisiones rápidas pero también hay que tener cuidado de no apresurarse demasiado. La diferencia principal es física. Cuando es corta, no hay que comedirse, hay que poder esforzarse. En tierra, el ritmo generalmente está cercano al ritmo a umbral. En una carrera más larga, hay que controlar la fatiga mucho más.

**Estuvo muy justo entre los primeros tres. ¿Cómo manejas la tensión adicional de la competencia tan estrecha?**

La tensión es normal en competencia. Mi método es dejar de un lado la presión del resultado, concentrarme en cada paso y en cada objetivo. También he estado trabajando en autohipnosis desde hace un año y me ha funcionado.

**Volaste la nueva Ozone Zeolite XD. ¿Cómo difiere de tu ala X-Alps anterior desde el punto de vista del piloto?**

Tengo un buen equipo para 2021. Ahorramos mucho espacio con el arnés NEO y es más cómodo. La Zeolite XD es muy ligera [2,45kg]. El espacio que ocupa dentro de la mochila es una locura. Despega incluso más fácil y también trabajaron en el giro.

**¿Qué consejo le darías a un piloto que quiera competir por primera vez en paramontañismo?**

Siempre aconsejo lo mismo a los pilotos de paramontañismo: conviértete en el mejor piloto posible según el tiempo que tengas para invertir. Volar mucho, en todo tipo de condiciones, hacer vuelos de distancia y competir es muy importante. No hay mucha cultura de entrenamiento en el parapente, pero claro que existen métodos eficientes de entrenamiento.

*Maxime ganó en la general. Voló una Ozone ZeoliteXD. Foto: Karine Dupureur*

## LAURIE GENOVESE, GANADORA EN FEMENINO

### Felicitaciones Laurie, ¿qué tal estuvo la Bornes to Fly?

Fue mi primera competencia de paramontañismo como piloto, pero la he hecho dos veces de asistente. Al principio, era importante regresar a Planfait a buena hora. Había viento de sur que aumentó durante el día y fue imposible regresar volando desde Mont Chéry a final del día.

### Supiste que tuviste un colapso grande sobre el Parmelan el sábado. ¿Cómo enfrentas mentalmente las condiciones fuertes?

Intento mantenerme concentrada en mi meta y ser objetiva en cuanto a los riesgos. A veces tengo que hacer ejercicios de respiración y pensar positivo para mantenerme calmada. Las condiciones en el Parmelan estaban fuertes, iba a 85km/h manos arriba. En Mieussy había más de 60km/h de viento en el despegue. Tenía altura para hacer fácilmente la baliza de Mont Chéry, pero en ese momento solo quería tocar tierra. Así que decidí aterrizar en el llano antes del valle y caminar. A veces uno debe respetar sus sentimientos. Es fácil ir más allá del límite y ponerse en peligro.

### ¿Qué consejo le darías a un piloto que quiera competir por primera vez en paramontañismo?

Para mí, la razón por la que no me motivaba a competir antes en paramontañismo era el riesgo. Creo que uno puede limitar el riesgo si eres quien toma las decisiones. Así que creo que uno debe hacer su propia competencia. Es bueno aprender de los demás pilotos, pero a veces las condiciones son adecuadas para otra persona, pero no para ti.

*Laurie ganó en femenino y quedó de sexta en general. Voló una Ozone Zeolite. Foto: Karine Dupureur*



A mi lado estaba Claire Garnesson, ganadora de la liga de distancia de Francia del año pasado y actualmente a la cabeza. Buena compañía para esta parte del vuelo. Hice un planeo bastante bueno y todavía estaba bastante alto cuando vi que Claire encontró una térmica. Por lo cerrado de sus giros, sabía que era buena. Fui hacia ella y terminamos remontando de un lado de la nube. Desde ahí, fue una transición sencilla hacia la primera baliza.

Sin embargo, la térmica que esperaba encontrar en la baliza terminó siendo solo turbulencia - no el mejor lugar para estar. Sentí como si el aire se desbordaba del Col des Aravis. Debajo de nosotros, vi que había pilotos aterrizando. Juntos, cruzamos el valle hacia una estación de esquí pequeña y logramos aterrizar alto en una pista. En el mapa, había una esquina obvia enfrentada al viento hacia el suroeste. Claire ya había guardado el equipo mientras que yo todavía estaba dando vueltas. Tengo que practicar para hacer transiciones más rápidas, pero no tardé en alcanzarla y seguimos un sendero que subía.

Cuando doblamos una esquina arriba de la estación de Manigod L'Etale, vi alas despegando. Parecía que había bastante brisa porque remontaban y se quedaban estáticas cuando enfrentaban el viento, pero subían. Mientras subía, oí un grito y cuando volteé vi al piloto de la X-Alps, Nick Neynens, subiendo detrás de mí, con el arnés y el casco puesto y el ala dentro de la concertina sobre el hombro.

Preparamos las alas rápido a un lado del pequeño despegue, el viento a veces era fuerte. Tras esperar un ciclo suave, despegué y remonté rápido por la arista para alcanzar a Claire y a dos pilotos más.

Hacia el suroeste, la ruta pasaba por una hondonada grande pero sabía que el otro extremo estaría en el rotor de la Aiguille de Manigod, así que decidí intentar llegar hacia las laderas más bajas. En el primer intento, quedó claro que no iba a llegar con viento de frente tan fuerte.

Mi amigo Bob Drury me dio un consejo una vez, "no te preocupes por regresar si puedes colocarte en mejor posición". Así que regresé al pico más alto para buscar una térmica más constante hasta la nube. Mientras tanto, Claire lo intentó y la vi aparentemente baja en el valle estrecho. Fui un poco más lejos alrededor de la hondonada con otro piloto y después intenté el cruce una segunda vez.

Resultó perfecto y seguimos adelante. El otro piloto tenía un poco más de altura que yo y empecé a dudar: "¿Voy a lograrlo? ¿Voy a meterme



en un rotor? ¿Debería regresar otra vez?" El otro piloto llegó a la cima de una colinita en la montaña y me di cuenta que yo no lo lograría. Cuando me acerqué, estaba protegido del viento pero había aire fluyendo por el lado e iba volando rápido, pero bien. Sin embargo, cuando aterricé sobre la hierba mojada empinada me resbalé y me caí en vez de correr de forma elegante. El resultado: un esguince de tobillo leve y el teléfono con el XCTrack en un charco, la batería muerta.

Recogí todo y me deslicé hasta un lugar más plano para empacar. De repente, después de haber estado con otros pilotos todo el día, me encontré solo en medio de la nada sin que mi asistente pudiera encontrarme, aunque sabía que estaba cerca en el valle. Intenté caminar. Bien. Seguimos.

## En la montaña

De caminar con dificultad en la nieve con la cabeza llena de dudas, volví a despegar con viento fuerte y remonté por una arista gracias a una buena térmica. Vi una marmota sentada sobre una cornisa. Estaba concentrado, disfrutando del momento y las dudas habían quedado de un lado.

Esto me encanta, me di cuenta. Estaba solo, cerca de una montaña nevada enorme con piedras y la ruta estaba despejada.

La térmica estaba buena y me permitió posicionarme para hacer una transición larga hacia el valle principal sobre Marlens, donde alcancé a dos alas. La baliza siguiente era un cilindro de 1km alrededor de la cima de Pointe de la Sambuy. La Sambuy es un despegue conocido para hacer vuelos de distancia largos por estar bien ubicado para llegar a las caras este a principios del día. Pero era final de tarde y el viento venía del otro lado.

Tres de nosotros volamos hacia ella, sabiendo que al menos había aterrizajes cerca. El problema principal era no saber exactamente dónde estaba el cilindro. Por suerte, yo estaba un poco más alto que los demás por lo que pude adentrarme más en la montaña y remontar con una térmica suave. Vi un par de alas despegar y asumí que llegaron al cilindro a pie. Decidí que era la mejor señal que iba a tener, así que me adentré a la ladera en la que estaban y remonté poco a poco.

Llegaron los demás, pero no había ninguna ascendencia así que nos fuimos transición al valle

### ▲ EMPIEZA EL DÍA

Marcus camino al despegue de Col des Nantets el segundo día

Marcus y su Flow Fusion Light despegan la segunda mañana desde Col des Nantets

Fotos: Sophie Tudor



▲ **RUMBO A LOS ARAVIS**  
Volando por el Mont Lachat de Thônes  
camino a la baliza en Mont Chéry  
Foto: Nick Neynens

principal. La brisa del valle principal era fuerte, pero nos protegían las colinas en frente, pero cuando las rodeamos nos quedamos estáticos. Seguí volando lo más lejos que pude hasta un lugar seguro para aterrizar.

Recogí el equipo y caminé hasta la entrada de una zona industrial pequeña. En pocos minutos, llegó Sophie a darme de comer y plegar el ala. Pude haber pasado la noche ahí tranquilamente, pero Sophie me animó a caminar mientras ella siguió más lejos a armar campamento.

La caminata era fácil y pude llamar a mi familia mientras caminaba junto al lago. Cuando llegué al campamento, me acosté inmediatamente a descansar. Mientras me quedaba dormido, mi amigo Ant Green me llamó para darme consejos de la ruta. La previsión pintaba bien, así que el consejo de Ant fue llegar a las caras este temprano.

## **Día 2**

Me despertó la lluvia a las 5:30am. Fue fácil decidir esperar media hora ya que la previsión decía iba a dejar de llover. No me entusiasmaba caminar con el equipo mojado, pero dejó de

llover y Sophie me llevó en auto al punto donde me había detenido el día anterior. Permitido en el reglamento.

Estaba agradecido de haber caminado la noche antes y durante la caminata en la mañana pude pensar en un plan para ese día. Cuando me encontré con Sophie en el aterrizaje de Planfait para tomarme la foto en la baliza y desayunar, decidir volver a Col de Nantets que me permitiría llegar a las caras este vía Grand Bornand hacia Cluses. Cuando iba a empezar a caminar, me encontré al asistente de Steve Bramfitt, Matthijs Groeneveld, que dijo bromeando, “¿Qué haces aquí abajo? ¡Los demás ya están en el despegue!” No hay tiempo que perder.

Repetí la caminata del día anterior, esta vez acompañado de Sophie y me encontré a otros pilotos en el despegue. Fue como en la película *El día de la marmota* porque volvimos a volar hacia el rotor, encontramos una térmica y seguimos a la cara este de Mont Lachat de Thônes. De ahí, las impresionantes montañas nos llevaron hasta Cluses.

Cerca de Grand Bornand, me encontré a los atletas de la X-Alps Nick Neynens y Tom de



Dorlodot en una térmica. Resulta que habían hecho un vuelo de relación hasta Thônes en la mañana y tuvieron que subir 1.000m a pie para volver a despegar. Haber empezado un poco más tarde me permitió ahorrar tiempo. Después le pregunté a Tom por qué no esperó mejores condiciones. Respondió, “es la mentalidad X-Alps, intentar y seguir avanzando”.

Cuando llegamos al final de la cordillera, el techo parecía bastante bajo. ¿Cómo iba a cruzar el valle ancho que va hasta Chamonix? Estaba solo nuevamente, pero logré ver alas girando del otro lado. Me acomodé en el arnés e inicié el ataque.

Hay una colina pequeña que separa el valle principal del siguiente y cuando estaba llegando, había una sola ala remontando. Volé sobre la cima para agarrar la cola de esa térmica y bastó para tomar altura y seguir. Llegué a Pointe de Marcellly cerca de la histórica zona de vuelo de Mieussy. Las térmicas eran fuertes y llegué rápido a base de nube y seguí hacia Mont Chéry.

Cuando me acercaba a la colina, me vinieron a la mente recuerdos de un campeonato británico hace más de 20 años en el que casi todos los de

mi grupo lanzaron paracaídas. No me hacía falta esa distracción, ¡tenía que encontrar una térmica! Mientras avanzamos por la cresta, vi a Tom girando más abajo. La térmica me sirvió y lo halé mientras derivábamos hacia el cilindro y pitó mi Live. Hora de regresar.

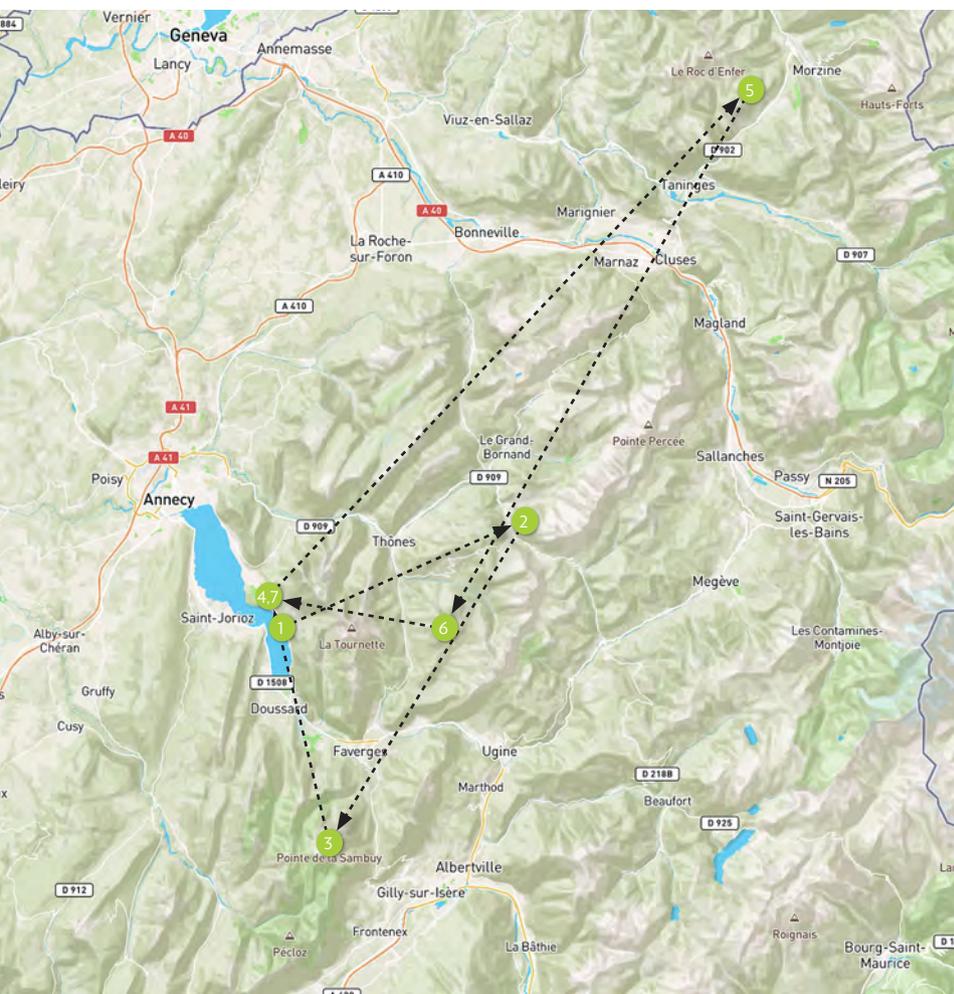
Otra vez viento en contra, me hallé dentro de un valle estrecho cubierto de bosque casi sin ningún aterrizaje decente. Todavía estaba alto, así que pude avanzar un poco más contra el viento, pero justo cuando me estaba escapando vi a Tom llegar bajo. Estaba demasiado ocupado como para pensar en ello, así que me aferré a las térmicas turbulentas detrás de la arista principal, girando lo que fuera hasta que estuve lo suficientemente alto para avanzar hasta la cara principal donde subí rápido hasta base de nube e hice una transición para cruzar el valle.

En Cluses, hay una colina pequeña que da al valle que viene desde Grand Bornand. Esta es la clave para regresar por esta zona. Llegamos bajos, pero el viento de sur subía por el valle y también había un poco de convergencia con viento que se desbordaba desde el valle principal hacia el noroeste. Estaba junto a la misma

#### ▲ CONDICIONES PRIMAVERALES

Contento en gol después de cinco horas y media en el aire  
Foto: Sophie Tudor

Remontando cerca de Pic de Jallouvre  
(2.408m)  
Foto: Nick Neynens



### ▲ LA RUTA

La Bornes to Fly se lleva a cabo en Anncyy cada año. La ruta es diferente en cada edición y se fija según la previsión meteorológica. Este año, los organizadores decidieron colocar una vuelta doble para regresar a Perroix, el aterrizaje de Planfait, para tomarse una foto obligatoria frente al restaurante Le Plancher des Vaches, uno de los patrocinantes del evento. De ahí, la segunda pierna era un ida y vuelta a Mont Chery, sobre Les Gets cerca de Morzine.

Distancia total = 164km.

Mapa: © Mapbox, © OpenStreetMap

### GANADORES

Podio general (arriba)

- 1 Maxime Pinot
- 2 Chrigel Maurer (ausente)
- 3 Tanguy Renaud-Goud

Podio femenino

- 1 Laurie Genovese
- 2=2 Evolene Janex y Marie Kouklevsky,
- 3 Claire Garnesson

Fotos: Marcus King

Todos los resultados en [Bornestofly.fr](http://Bornestofly.fr)

Zeolite que había cruzado de ida. Esperaba que las caras oeste funcionaran mejor ahora, pero parecía que el viento meteo hacía que las caras sureste siguieran funcionando porque veía alas altas más adelante. No tardamos en volver a base de nube y gracias a las condiciones flotonas, regresamos rápidamente al sur al Lachat de Thônes. Estaban entrando nubes altas del sur, así que me aseguré de estar lo más alto posible. Otros parecían volar más al sur, pero esta era la ruta directa para mí. Sentía que el día se iba a apagar.

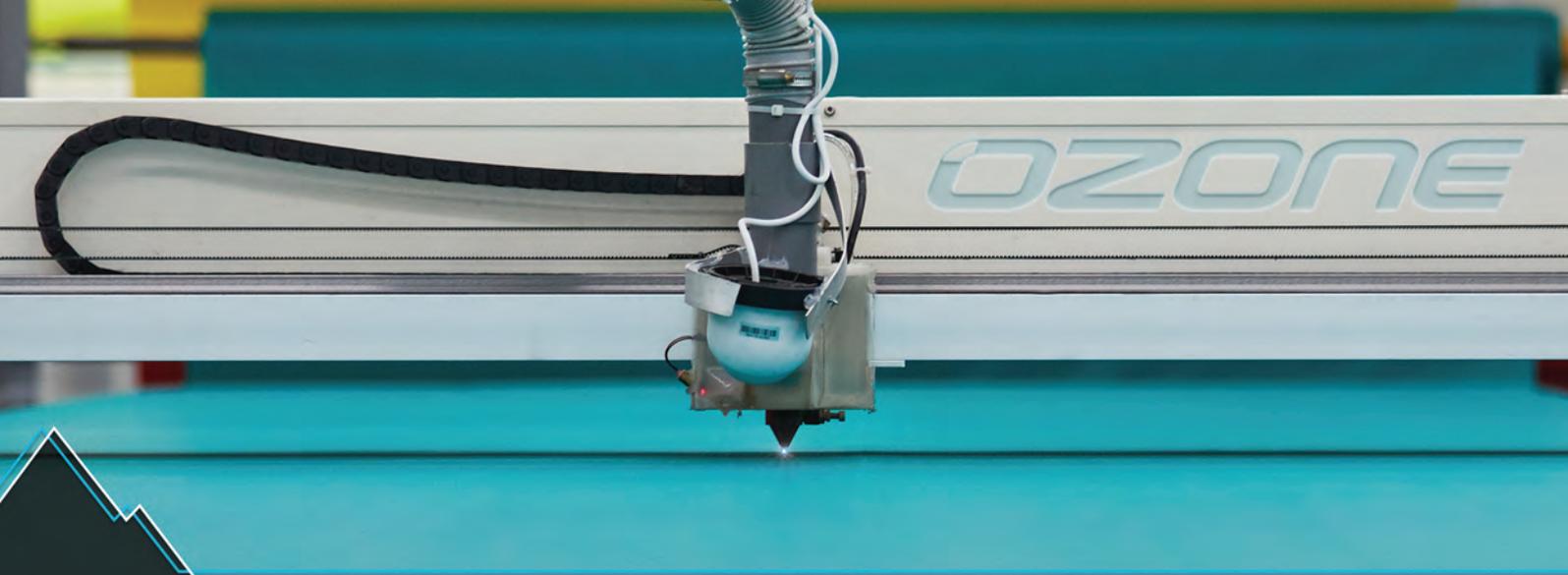
Giré una térmica suave en el camino y llegué a Mont Sulens, la última baliza, justo abajo de la cima y logré remontar hasta que desapareció la térmica. Mientras giraba, pasé por encima de alas extendidas en la cima listas para despegar. La térmica llegaba hasta base de nube a pesar de que estaba todo nublado. ¿Y ahora adónde voy? ¿Hacia una transición hacia el valle principal desde donde sabía que podría terminar a pie, o había otra ruta?

Vi un ala girando en la cara sureste de la Tournette. La térmica parecía floja, pero valía la pena intentarlo. Llegué hasta allá y encontré una

térmica suave sobre un pico pequeño en la cara este. Me di cuenta que en realidad eran dos las alas que estaban girando; una estaba luchando, pero la otra estaba subiendo. Parecían subir mejor que yo, así que me acerqué. Era hora de pegarse a la montaña y ser paciente; de girar lo que fuera. El paisaje era impresionante, me sentí muy pequeño junto a los acantilados de roca nevados.

Finalmente, con suficiente altura doblé la esquina y entré a la maravillosa locura de Anncyy. Rebasé alas que giraban - que no se detenían por mí. ¡El gol estaba a apenas un planeo! Empecé a gritar de alegría mientras cruzaba la meta. ¡Lo logré! No fui ni remotamente el más rápido, ¡pero lo logré! ✌️

*Gracias Sophie Tudor por ser una asistente tan fantástica, a Supair por dejarme seguir usando el arnés Strike 2 para la carrera, a los organizadores por haber mantenido la carrera a pesar de las complicaciones ligadas al Covid y por supuesto, a todos los competidores. Gracias también a Joanna Di Grigoli, Malin Lobb y Ant Green por los consejos durante la carrera.*



## ¿QUÉ ES EL CORTE POR LÁSER DE UNA SOLA CAPA ?



Casi todas las velas de parapente producidas en el mundo se cortan con láser. Sin embargo, tratando de ahorrar costos, los fabricantes suelen cortar varias velas a la vez, en ocasiones hasta 12 parapentes apilados en un "colchón" de tejido.

En nuestras plantas de producción, donde fabricamos todos nuestros productos desde hace más de 20 años, cortamos vuestras velas de manera individual, en una sola capa.

Este proceso único de corte capa por capa garantiza que cada vela que fabricamos sea idéntica a las especificaciones originales, sin desviaciones entre una vela y otra debidas a la cauterización y distorsión que sufren los bordes cuando se cortan múltiples capas. Cortamos en una sola capa porque incluso una pequeña desviación en el borde de cada panel supone una distorsión significativa en la envergadura total de la vela.

Nuestra vanguardista planta de corte láser probablemente sea la mayor y la más técnicamente avanzada en la industria, y es otro ejemplo de nuestra filosofía de no tomar atajos para fabricar vuestras velas.





# John Silvester

**John Silvester fue un pionero en la montaña, conocido primero como escalador y posteriormente como piloto de parapente. Sobresalió tanto en el vuelo de distancia como en competencia. Sin embargo, fueron sus excelentes logros en alta montaña en el Himalaya indio y el Karakórum en Pakistán que lo sacó del montón. Allen Weynberg, amigo desde sus inicios, recuerda. Fotos de Olivier Laugero y Ray Wood**

*“Lo que puede explicarse no es poesía” (W.B. Yeats)*

**J**ohn Silvester me liberó. Observo un enredo de cintas y cuerdas fluorescentes. Toco las hebillas con inseguridad. Una sensación profunda de anticipación combinado con el olor de brezo húmedo y excremento de oveja.

“¡Ah! ¡Se nota que eres nuevo!” Dice una voz chillona y empieza a reírse como bruja.

Se acerca dando unos pocos pasos y organiza mi equipo con habilidad. Me pongo todo. Silv infla el ala y la acomoda. Me doy la vuelta. Dejo el suelo con un empujoncito delicado.

John descansa en paz entre las montañas galesas donde hizo su vida. Los diarios británicos *The Times* y *The Telegraph* publicaron obituarios - seguramente la primera vez para un piloto de parapente en Reino Unido - y dieron cifras. “De 61 años, nacido el 18 de diciembre de 1959 en Lymington, Hampshire; falleció el 23 de mayo de 2021 en su casa de piedra en Snowdonia, Gales”.

Pero John nunca fue de números, vivió líneas y le encantaban las montañas. Líneas que subían por caras de piedra, por las montañas y después remontaba sobre las cordilleras más escarpadas. Todo con una intensidad ardiente y entusiasmo que nunca aburrían.

Molly, la hija mayor de John me describió a su padre: “Papá era divertido, pero sincero y también decía bastante ‘¡Coño!’ Cuando caminábamos siempre lo hacíamos por lugares alejados y

parecía que siempre había algo nuevo - incluso si era solo descubrir un tipo diferente de líquen o una escalada de piedra a mitad de una colina de zarzas. Creo que infundía una sensación de creatividad dentro de nosotros, que nos dimos cuenta que puede hallarse en cualquier cosa, desde el parapente hasta el arte.

“A pesar de respetar la competencia, también seguía su curiosidad y le gustaba la ingenuidad de una nueva aventura. Preguntaba, experimentada y disfrutaba meterse en proyectos, ya fueran de vuelo, construir su casa o formularse teorías de cómo vivir de forma sustentable”.

Una de esas fases de sustentabilidad, recoger animales atropellados, horrorizó a los “abuelos mojigatos” de Molly, recuerda. “[Una vez], cuando llegó a visitarlos después de haber viajado siete horas insistió en descuartizar un ciervo sangriento en el jardín que había recogido en la carretera media hora antes con el cuchillo de la cocina y lo metió en el congelador, para después comer pastel de pescado de la abuela”.

¿Qué legado le dejó a la comunidad de parapente? Me senté afuera una mañana fría de invierno en Australia el jueves y llamé a Gavin McClurg (entrevisto al entrevistador, Silv debe haberse muerto de la risa, donde sea que esté). Gavin estaba en el aeropuerto camino a la carrera. “Hice todo por primera vez con él, mi primer vuelo vivac, y mis primeros 100km fueron con Silv”, dijo.

En 2009, Gavin hizo un viaje para hacer un vuelo de aventura a Bir/Billing en el Himalaya indio



#### ▲ LOS INICIOS

John con la vestimenta fluorescente típica de los inicios del deporte en la década de 1990

Foto: John Silvester

#### ◀ EN CASA

John en casa en Wales en 2008

Foto: Ray Wood

con Himalayan Sky Safaris - Eddie Colfox era el organizador, Jim Mallinson era el intelecto y Silv era el sabio. ¿Qué tal estuvo?, pregunto. “Bueno, nadie entendía lo que decía por radio, así que solo lo seguíamos. Nunca había visto a nadie subir y bajar tanto. Me quedaba bajo y Silv descendía, me mostraba adonde ir y después volvía a remontar. Lo hacía una y otra vez”.

En 2011, Gavin volvió y volaron hacia atrás de Bir. Hicieron 50 kilómetros en tres movidas y después acamparon una noche en la montaña. La mañana siguiente, despegaron y regresaron volando al despegue. Llegaron alto mientras los demás apenas se estaban preparando. Silv hizo que a Gavin se le abriera todo un mundo de posibilidades y lo describe como uno de sus primeros mentores.

John Silvester tenía muchas facetas. El mundo vio al montañista, Long John Silv; el parapente vio primero al piloto de competencia - poco ortodoxo, volaba bajo y rápido y después al explorador de altura, el hombre pájaro del Karakórum. En su hogar en Gales, en cambio, este talento audaz y animado inspiró a una comunidad pequeña de pilotos comprometidos de la década de 1990 en adelante.

Silvester dejó su hogar en el sur de Inglaterra para estudiar genética en la Universidad de

Liverpool. Por un interés en la espeleología y después en la escalada en roca, se dejó llevar por las montañas galesas y el grupo ecléctico de hedonistas individualistas que componía el mundo de la escalada de Llanberis, un pueblo de montaña en el noroeste de Gales. La escalada en el paisaje industrial gris de las canteras de pizarra estaba en auge y el ojo de John para ver líneas de escalada le llevó a hacer el primer ascenso de *The Rainbow of Recalcitrance*. La ruta era E6, 6b - difícil y remota, una de las mejores líneas de escalada en roca británica - fue descrita en *Slate: A Climber's Guide* como “Magnífico esfuerzo de un hombre obsesionado”. Recibe tres estrellas, “Una línea elegante por la onda prominente... en la mejor de las losas de pizarra”.

Por esa época, en 1985, conoció a Nicky que trabajaba en un centro al aire libre y las siguientes décadas siguieron un patrón. Compartían su cabaña de piedra en Gales entre una misión y otra de Silv. Nicky se despedía y John se iba a perseguir líneas en la montaña. Grandes Jorasses, la cara norte del Eiger y después, como dijo Molly B, “se jodió los tobillos y empezó a volar parapente, compitió”.

El excampeón de parapente y ala delta y uno de los fundadores de Ozone, Robbie Whittall, describe el mundo de la competencia de esa época.

“Durante años, fuimos a muchas competencias de parapente en Europa. A veces se volaba excelente, ¡pero me acuerdo más de los tantos días de lluvia!”

“John tenía una van Renault Traffic chasis largo vieja, hecha pedazos y era un punto de encuentro excelente. Jugábamos cartas, bebíamos té y fumábamos junto a una pandilla de réprobos expertos. Fue buena época, en tierras lejanas por lo que había un poco de abandono tanto en tierra como en el aire. Todos buscábamos libertad y sin saberlo, quizás, ¡John era nuestra inspiración y nuestro líder!”

“La van era un punto de concentración que atraía una locura especial dentro de su vórtice. Uno entraba de día y salía de noche después de muchas horas de risas, cuentos y un buen rato con el Sabio”.

De vuelta en casa, fuera de temporada, el mundo de vuelo de Snowdonia se iluminaba con Silvester, la estrella local. El piloto local Keith Simpson recuerda con aprecio esa época. “Volé muchos años con John en Gales del Norte y era en condiciones difíciles o marginales donde demostraba su verdadero genio. En días buenos, lograba remontar e incluso mantenerme

(brevemente) con el, pero los días malos en los que los mortales no lográbamos ni subir más arriba de la montaña, volaba fácilmente de Moel Eilio, hacía el circuito de Snowdon [la montaña más alta de Gales] y regresaba volando hasta su auto.

“Lo más molesto es que ni si quiera tenía las palabras (o ganas) para explicar cómo lo hizo. Creo que su forma de volar era tan innata que quizás era demasiado sencillo de explicar. Recuerdo una vez que estábamos ambos atascados, rascando en una lomita. Eventualmente sucumbí ante la gravedad y el salió disparado”.

“En nuestro ‘análisis postvuelo’, relajado frente a la estufa, comentó que se había acordado que hacía unos años, en el mismo lugar, había visto una semilla de diente de león flotando por una cresta, ¡así que intentó remontar ahí y lo logró!”

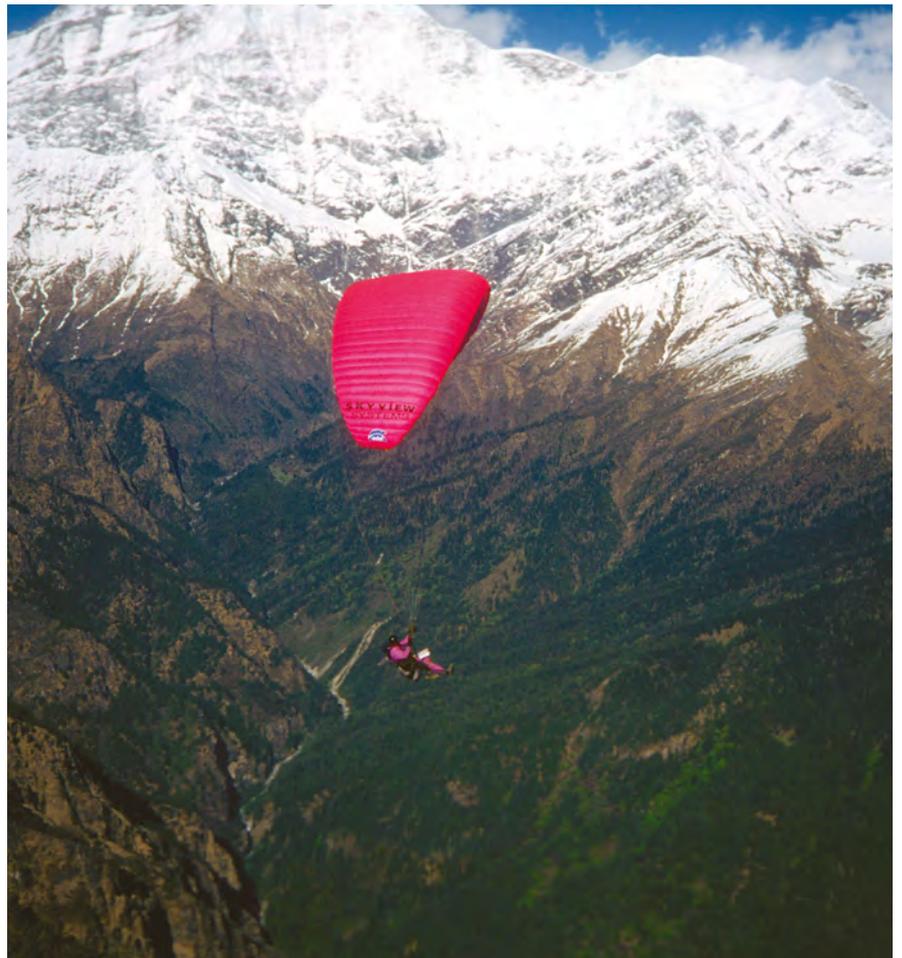
El poeta irlandés W.B. Yeats dijo, “El mundo está lleno de cosas mágicas esperando pacientemente a que nuestros sentidos se agudicen”. Los sentidos de Silvester se agudizaron en las rocas galesas y en el tren de la Copa del Mundo. Su siguiente decisión lo llevó al Himalaya y redefinió lo que sería el parapente.

#### ▼ EN CASA Y LEJOS

Haciendo dinámica con viento fuerte en las dunas cerca de su hogar en Gales en 2007 y durante un vuelo vivac en el Himalaya indio con Bob Drury en 1997  
Fotos: Ray Wood / Bob Drury

#### ► LA LÍNEA DELGADA

Una avalancha explota por una de las caras del Nanga Parbat mientras que John, con el ala naranja, se ve diminuto por la escala de la montaña.  
Foto: Olivier Laugero









### ▲ MONTAÑA DESNUDA

John frente al Nanga Parbat (8126m, la novena montaña más alta del mundo) en Pakistán el 27 de octubre de 2005. John voló alrededor de la montaña en un vuelo de 100km. Fue el primer piloto en circunnavegar un pico de 8000m en parapente

Foto: Olivier Laugero

### HITOS DE VUELO

**1987/88** Hace escalada y descensos en el Karakórum de Pakistán.

**1994** Rompe el récord europeo

**1995** Gana el campeonato británico

**1997** Vuelo vivac de 500km por el

Himalaya indio con Bob Drury

**1999** Vuelo vivac de 300km por el oeste de Nepal con Alun Hughes. Realiza *From Nowhere to the Middle of Nowhere*

**2005** Circunnavega el Nanga Parbat

**2007** Inspirado por Julian Wirtz y Philippe Nodet, John vuela la línea mágica, 140km desde el valle de Hunza, sobre el Golden Pillar del Spantik, hasta Baltistan. "Luché durante 40km, nunca estuve a más de 300m del glaciar", dijo acerca del vuelo que más le enorgulleció. Rompe un nuevo récord británico con un vuelo de 194km

**2008** Va a "raspar collados" por picos de 7000m con Alun Hughes y realiza *Birdman of the Karakoram*

**2010** Hace la primera circunnavegación aérea de Manimahesh Kailash (5600m), una montaña sagrada en el Himalaya indio

Bob Drury estuvo con él en una de esas primeras aventuras. "John vino de otra parte diferente de la escalada que yo", explica. "Yo era parte del mundo joven de la escalada en roca de Gales que iba al límite del deporte en Gran Bretaña, mientras que John era un hombre de montaña que llegó al mundo del montañismo y de los ascensos alpinos espantosos por caras enormes de nieve y roca. "No es de extrañarse que cuando nos encontramos como pilotos nos emocionamos ante las posibilidades que traía el parapente".

Se embarcaron en una aventura de vuelo vivac por el Himalaya que marcó una era desde McCleod Ganj en el norte de la India por la parte delantera del Himalaya indio hacia la frontera occidental con Nepal. Hicieron 11 vuelos y recorrieron 500km en varias semanas. Nadie había hecho nada parecido. Bir era una zona poco visitada y remota en aquel entonces y cada kilómetro se hacía con dificultad, tanto en tierra como en vuelo.

Bob escribió acerca de su viaje en 1997: ¡Explora el Himalaya en vuelo! Detente cada noche en un lugar diferente, sin vuelta atrás, avanzando siempre hacia la montaña siguiente, cruzando valles hasta la cresta siguiente. Vuela sin apoyo en tierra, solo con un amigo volando a tu lado para ayudarte".

Casi veinte años después, esos artículos parecen un manual sencillo de vuelo vivac. En esa época, iniciaron una revolución. El dúo terminó su

viaje en la frontera nepalesa. "Vimos detrás de un policía un puente de cuerdas que cruzaba el río Kati... Llevaba hacia los cielos inexplorados de Nepal occidental y aventuras sin contar". Bob regresó con Robbie Whittall, pero Silvester formó una alianza completamente diferente para llevar las cosas al siguiente nivel.

Cuando John Silvester empezó a volar por rutas enormes por los Himalayas y a hacer películas, su GoPro tenía enfoque manual, pesaba 70 kilos y se llamaba Alun Hughes. La alianza fue genial. El público logró ver los vuelos de John por los picos más altos del mundo con diálogos, comentarios y expresiones faciales".

Estoy seguro de que algunos los veían y se imaginaban que eran Silvester, pero apuesto que la mayoría se sentía como Hughes. Haciendo dinámica por la cresta, con el establo a metros de las rocas y la nieve, sacándole el jugo hasta a la más mínima ascendencia para pasar del otro lado del collado. Los recibe una zona remota. Ni una señal de vida humana. Solo tú, en tu arnés, sosteniendo la cámara, esperando que John Silvester te lleve a tu destino.

Fue una "aventura al estilo Shackleton", como lo describió Eddie Colfox, recordando a uno de los héroes de los inicios de la exploración en la Antártica. Salvo que Ernest Shackleton pasó meses metiéndose en problemas e incluso más tiempo sacando a todos sin rendirse (me imagino).



Silvester reía sin parar mientras subía por los Himalayas toda la mañana y regresaba volando a tiempo para cenar.

Silvester veía estas aventuras como exploración en montaña. El parapente era un medio para ir a lugares imposibles, ver paisajes increíbles y ver la intensidad de las zonas más remotas de la Tierra. Las imágenes de él aplaudiendo para calentarse las manos en *Birdman of the Karakoram* de Alun Hughes con aquel paisaje increíble a 7000m. Un mortal como cualquiera con chaqueta y mitones, colgado de una tela y cuerdas, viajando por un relieve inverosímil y de vuelta. Maestría Zen, optimismo, visión. Su voz chillaba como su varío: “¡Va a estar bueno, lo sé!”

Los últimos dos años habían sido tranquilos para Silv. Su hija Molly B describe esta época reciente. “Durante los últimos años, había soñado con aventuras en velero, que probablemente se le despertó después de un viaje que hicimos con unos amigos hace seis años desde lo más alto de Escocia, por las Hébridas, Irlanda, la isla de Man y de vuelta a Gales. Recuerdo haber dado carreras en la autopista para ir a encontrarnos con ellos.

“Así como el Himalaya era un lugar de paz para él, le gustaba la idea de conocer lugares cerca de casa. Le encantaba despegar desde The Quarries y familiarizarse con las curvas de Snowdownia, desde el punto de vista único que le permitía el parapente. Disfrutaba construir su hogar y su familia, supongo,

en este paisaje en el que hizo su vida”.

En una época en la que el mundo cambió tanto, John se trazó un camino de pureza sin preocuparse por influencias extrínsecas. Sin fanfarrias, sin seguidores en Instagram, sin latas de bebidas gaseosas en las fotos.

Una vez se despertó en casa, vio que el clima estaba bueno, tomó un parapente viejo y voló por todo Gales y rompió el récord británico. Si necesitaba un nuevo granero, construía uno de piedra y madera recuperada. Si quería un arnés mejor, modificaba uno con cinta y línea de parapente. Si necesitaba hospedaje en Europa, compraba una van oxidada y la mantenía él mismo. Cuando quería explorar las montañas más remotas del mundo, soñaba, planificaba y alcanzaba un nivel de maestría único y lo lograba.

Como todo buen escritor, Silv hacía, no hablaba. Me enseñó a volar, nos enseñó nuevas rutas, récords y aventuras. Le enseñó al mundo del parapente lo que era posible hacer en los lugares más altos del mundo. John buscó la libertad y al hacerlo, redefinió el parapente - e hizo arte. ✎

*John Silvester falleció de causas naturales a los 61 años el 23 de mayo en Gales. Gracias a la familia de John: Nicky, Molly y Dru por su colaboración en este artículo. También a sus amigos Rob Whittall, Bob Drury, Eddie Colfox, Gavin McClurg y Keith Simpson por haber compartido sus recuerdos*

#### ▲ EN EL NIDO

John con su pareja Nicky. Se conocieron en 1985 y tuvieron dos hijos: Molly y Dru  
Foto: Ray Wood

**ICARO2000**

Photo by courtesy of Parajet Brasil



[www.icaro2000.com](http://www.icaro2000.com)

Helmet Pro Copter



EXPERIENCE  
YOUR NEXT LEVEL  
**ARCUS 2 RS**

**CERTIFICATION:**  
EN/LTF (MIDLEVEL) B

Achieving new levels of flying without over-reaching yourself – that was precisely our goal in developing the ARCUS 2 RS.

The ARCUS 2 RS is based on the very successful and proven NYOS RS. With a little less aspect ratio, a new, resilient material mix and a lot of attention to detail, we have

completely revised the design and adapted it to pilots who feel most comfortable in the mid-B segment.

With a full 57 cells, the elegant wing already visually underlines its performance claim, but the compact flight feeling immediately conveys familiarity with a high feel-good factor and promises pure flying fun.

Find out more: [www.swing.de](http://www.swing.de)

**RAST**  
Rock solid flight  
by SWING

SWING FLUGSPORTGERÄTE GMBH · GERMANY  
+49 (0)8141 32 77 888 · [INFO@SWING.DE](mailto:INFO@SWING.DE) · [SWING.DE](http://SWING.DE)



📷 Connect with us: [#SWINGParagliders](https://twitter.com/SWINGParagliders)



Ropa, accesorios y más en  
[xcshop.com](http://xcshop.com)



ENCUENTRA TU  
PRÓXIMA ALA EN  
[SKYADS.AERO](http://SKYADS.AERO)

**PPG KIT**  
ENGINE IS ALL YOU NEED!

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

**FROM 990€**

[info@skyrunner.ru](mailto:info@skyrunner.ru)

SKYRUNNER



**¿Necesitas más inspiración?**

Encuéntrala en nuestros números anteriores

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



**Cross** *en Español*  
**Country**