

Entrevista a Íñigo Redín, organizador de la

X – Pyr 2012

“La X-Pyr es una vuelta a los orígenes del vuelo en parapente, una gran aventura que no te dejará indiferente”.

“La posibilidad de atravesar las zonas más bellas del Pirineo en vuelo, dominando desde lo alto los paisajes más majestuosos, creo que no se puede pagar con dinero”.

¿Qué es la X- Pyr?

La X-Pyr es una carrera, que cruzará el Pirineo completo, saliendo de la playa de Hondarribia (Guipúzcoa) y con la meta en la playa de Port de la Selva (Gerona).

Tiene de especial que, los participantes, para cubrir esa distancia sólo pueden utilizar, como medio de desplazamiento, sus propias piernas, y el vuelo en parapente. Ningún otro medio está autorizado.

¿De dónde surge la idea de organizar esta carrera?

Los organizadores de esta prueba somos unos enamorados de la carrera que supone el máximo exponente en este tipo de aventuras: la X-Alps.

Una prueba que recorre 850 km de los Alpes, con el mismo concepto que la X-Pyr. Lo estuvimos hablando y decidimos que en nuestros Pirineos debía existir una prueba similar.

¿En qué consiste la prueba?

Saliendo de Hondarribia (Guipuzcoa), y llegando a Port de la Selva (Gerona), los participantes deben cubrir todo ese recorrido utilizando sólo sus piernas y el vuelo en parapente. Además, deben pasar, de forma obligatoria, por una serie de puntos que les impone la organización.

Los participantes, cuando van a pie, siempre deben llevar consigo el equipo básico. Éste consiste en el parapente, arnés de vuelo, paracaídas, casco... Supone un mínimo de 12-13 kg.

Tampoco hay un horario prefijado para la prueba. Los participantes (que son, en realidad equipos de 2 personas: piloto y asistente), tienen 17 horas al día para cubrir toda la distancia que puedan. Y un máximo de 13 días para llegar a la meta.

Todos los movimientos de los participantes se podrán seguir, en tiempo real, mediante la web de la prueba: www.x-pyr.com

Siendo como es una carrera muy exigente ¿Hay algún requisito especial para tomar parte o puede hacerlo cualquier parapentista?

Desde luego, debido a la exigencia de la prueba, se ha de contar con grandes condiciones, tanto como montañero, como piloto de parapente. Muy especialmente, esto último, ya que, el vuelo en verano en el Pirineo, exige una gran experiencia, y no todo el mundo puede hacerlo.

De hecho, previo a la carrera, se hace una selección de participantes, entre los pre-inscritos, y se han tenido que quedar fuera varios, por no cumplir los mínimos deseables.

Y, evidentemente, las condiciones físicas son muy importantes, ya que la exigencia es muy alta.

¿Cuánta gente y de qué nacionalidades va a disputar esta primera edición?

13 participantes (26, en realidad, al ser equipos de 2) saldrán el día 5 de Hondarribia.

De ellos, hay 4 extranjeros (Rumanía, Alemania, Argentina y Chequia), y, el resto, de diferentes provincias españolas.

¿Algún navarro?

Sí. Contamos con la presencia del Excampeón de España de parapente (tercer clasificado en la edición de 2012), Iván Colás.

¿Cuántas etapas están previstas?

No hay etapas prefijadas. Sólo puntos de paso. Cada equipo se planea la carrera como quiera.

Sólo deben respetar las prohibiciones de vuelo en zonas concretas (parques naturales, restricciones por aeropuertos, etc...), y trazar la ruta que más les convenga para enlazar las balizas impuestas por la organización.

Pese a no haber etapas, sí que hay unos pasos obligatorios. ¿Cuáles son?

La primera baliza estará situada en el alto de Larrún (870 m, sobre Bera de Bidasoa), luego deberán pasar por el pico de Orhi (2004 m), para seguir a Collarada (2886 m, cerca de Villanúa).

De ahí, el siguiente punto estará en el colosal macizo de Cotiella (2890 m), Pic de L'Orri (2440 m, cerca de Sort), Taga (2000 m, cerca de Ripoll), y el monasterio de Sant Pere de Rodes (511 m, junto a la meta de Port de la Selva).

¿Cuál sería el tramo más complicado para los participantes? ¿Qué “peligros” son a los que pueden estar expuestos los competidores?

Si te refieres a peligro de accidentes, no hay un tramo que sea más peligroso que otros. Quizás, en todo caso, el corazón del Pirineo, en la zona de los picos de 3000 en el que las condiciones suelen ser más fuertes.

La prueba, como es lógico, depende mucho de la meteorología. Y los pilotos deben valorar perfectamente si las condiciones son idóneas o no para volar.

Los peligros a los que se enfrentan son los mismos que una transpirenaica a pie, añadiendo los riesgos “normales” del vuelo en parapente.

Quizás, la aparición de tormentas, mientras se está en vuelo, sea una cosa a tener en cuenta. Si bien, estas se pueden prever con bastante fiabilidad.

Entonces, la seguridad será un aspecto clave...

Sí, por supuesto. El problema es que, debido al tipo de carrera que es, la organización no puede hacer gran cosa a este respecto, salvo dar recomendaciones.

Pero cada participante está bien concienciado de no arriesgar más de la cuenta. Al fin y al cabo, esto es un deporte.

Vemos que no va a ser un “paseo por el campo”, pero por el otro lado ¿qué parte del trayecto sería la más bella o impresionante?

No sería capaz de remarcar una zona concreta. Hay muchos puntos espectaculares. Desde la primera baliza, el impresionante monte Larrún (La Rhune), desde el cual se domina una gran parte del recorrido inicial de la prueba. Pasando por cualquiera de las demás balizas, que han sido escogidas por su espectacularidad, su localización, o su nombre en el mundo de la montaña. E, incluso, el tramo final, desde el monasterio de San Pere de Rodes, a la playa de Port de la Selva.

Son todas zonas espectaculares.

¿Se podría hacer volando todo el trayecto?

No, no, eso es imposible. Se hace volando, y andando. Al tener 17 horas al día para poder desplazarse, los participantes escogerán la mejor hora para volar. Pero, claro, para llegar a los montes desde donde puedan volar, antes deberán subir a pie.

También es probable que haya días en los que no se pueda volar, porque la meteorología es adversa, y, evidentemente (esto es una carrera) los participantes tratarán de recorrer la máxima distancia andando. No será extraño ver tramos en los que los participantes se recorran más 60 o 70 kilómetros andando.

Además, el inicio, desde la playa de Hondarribia, como es lógico, obligará a comenzar la carrera a pie y también el final de la prueba será muy complicado de alcanzar en vuelo.

Algo curioso en esta X-Pyr es que se sabe cuándo se sale pero no cuándo se llega...

Sí, tenemos fecha de salida, el 5 de agosto, pero, la de llegada no es concreta. El final de la prueba lo determinará la llegada del primer participante a la meta. Una vez éste haya completado el recorrido, el resto tendrá 24 horas para intentar finalizarlo.

La organización ha impuesto un tiempo límite para terminar la prueba. Y éste es de 12 días (13, si el primero llega a la meta en ese duodécimo día).

Por lo que, el plazo máximo para alcanzar la meta, podría ser el 18 de agosto.

¿Esta idea nace con la idea de repetirse cada año?

Cada año no, pretendemos que sea bianual. Así, podremos alternar nuestra carrera con la que es la reina de estas pruebas, la X-Alps, que se realiza los años impares. Nosotros cogeremos los años pares.

¿Hay otras carreras de este tipo en el resto del Estado?

No, de este estilo no hay ninguna, somos los primeros.

Sí que se han hecho varias carreras de para-montaña. Consistentes en subir el monte con el parapente en la espalda, para bajar, a un punto concreto volando.

¿Se podría organizar una prueba de este tipo solo en Navarra?

Se podría, sí, claro. De hecho, se intentó. Se llamó PARAMONTIN. Su primera edición estaba programada para el pasado mes de junio, en Lumbier, en la Sierra de Leyre. Pero, por motivos diversos, finalmente debió ser suspendida.

¿Por qué un parapentista debería participar en esta carrera?

Lo primero, debe saberse capacitado para participar. Y no sólo por técnica, sino por físico (la prueba es realmente extrema).

Pero, una vez cumplido los requisitos, está claro que esto es una vuelta a los orígenes del vuelo en parapente. Es una gran aventura que, sin duda, hagas el resultado que hagas, no te dejará indiferente.

La posibilidad de atravesar las zonas más bellas del Pirineo en vuelo, dominando desde lo alto los paisajes más majestuosos, creo que no se puede pagar con dinero.

Nada que ver con hacerlo con motor. Sabiendo, encima, que todo lo estás consiguiendo con tu propio esfuerzo, sin ayuda de ningún tipo.