

“Hemos hecho nuestros cálculos y las personas pueden caer de una altura de 15 metros sin hacerse daño”- Dwight Sandoval (2017).

De hecho, este descarado caradura podría haber mencionado publicaciones, como De Haven (2000), sobre el análisis mecánico en sobrevivencia de caídas entre 20 y 40 metros.

Hace 2 meses este tipo se eleva como la figura de un peligroso idiota que no entiende nada de deportes extremos. Hoy 17 de Junio del 2017, 3 días después de mi accidente en parapente en Kössen, me doy cuenta que yo soy más peligroso, pues pretendo saber más sin entender nada.

El 13 de Junio, después de intentar 4 veces entrar en SAT el día anterior, partiendo de una barrena plana, vuelvo a subir al despegue de Unterberg en la última subida del lift, a las 16:30. Arriba varios pilotos esperan mejores condiciones para despegar. Yo, sin prisa y pensando en los cambios de mi cuerpo debido a la poca actividad física y la opulenta cantidad de fiesta, cerveza y comida, decidí subir caminando hasta el Gipfelhaus, con buena orientación norte y este, pero sin despegue oeste. Luego de algunas cabriolas y paradas de mano, a las 1800, estaba listo para despegar.

Al tomar vuelo y dirigirme al este tuve la impresión de entrar al Lee, por lo que cambie de ruta hacia el oeste, hacia el triangulo de las bermudas, donde un par de veces antes el viento permitía solear hasta la cumbre y tomar alguna térmica desprendida por viento dinámico. Pero ahora, ahora si que estaba en el Lee... sin darme cuenta pues dentro del cañon corrían todavía algunas corrientes de aire que subían la montaña, y así perdí altura intentando tercamente llegar a la cumbre hasta no tener más opción de salir hacia el valle, dentro de un cañon lleno de árboles, contra el viento, en busca de aterrizaje.

Aterricé en el claro más cercano, sin posibilidad de acercarme más al aterrizaje del Fliegerbar. Tuve tanta suerte que no me molestó en tomar un tiempo para pensar acerca de mis decisiones al volar. Tomar un tiempo para respirar profundamente y aprender, cambiar, mejorar.

Al día siguiente, en el primer vuelo a las 12:20 (y también el último antes de entrar a trabajar a las 13:00 en el Fliegerbar) salimos con Vicente, Cristian y Dounare en un vuelo bastante tranquilo hacia el aterrizaje. Esta vez intentaría el SAT desde un Wing Over, como en el hermoso video de Imsgiga (2012).

Espere hasta estar sobre el aterrizaje al lado del lift y empecé con los Wing Over.

Le di un giro al mando derecho para poder entrar más fácilmente al SAT... y luego, sin darme cuenta casi, otro más. Luego, en lo que supuse el momento indicado para colocarme en la posición correcta y empezar el SAT, empuje fuertemente las bandas izquierdas y frené el comando derecho sin entender la profundidad... todo rápidamente, sin respetar el ritmo gradual y controlado que requiere volar parapente, en cualquier maniobra o cualquier ocasión, indispensable para que la vela pueda seguir volando, o deje de volar, o vuele hacia atrás, pero siempre a través de una transición, de un tiempo necesario para que las fuerzas y velocidades no actúen de forma antagonista, sino armonicen en una melodía, vals o heavy metal, electrónica o como el ruido del río, como olas del mar que acarician la playa o se estrellan con magnífica energía contra el acantilado.

El lado derecho empezó a plegar, por lo que solté las vueltas del mando derecho y puse las manos arriba. El lado izquierdo se clava a toda velocidad, arrastrando al lado derecho que amenazaba entrar en negativo, pero el cabeceo es muy fuerte y casi caigo dentro de la vela... la veo pasar a un metro aproximadamente, mi cuerpo proyectado en una trayectoria caótica, vuelve a tensar los coordinos pero con un nudo a un metro de mí, una corbata del 45% en la vela (casi todo el lado izquierdo) y una barrena cada vez más rápida y centrifugada.

Lo que pasa ahora es resultado del pánico. El pánico que se apodera de mi y toma decisiones sin pedir permiso, el pánico de estar en una situación extrema y jalar, tirar, morder, gritar y hacer lo que fuera por que fuera otra cosa. Si lo examino con cuidado, es un pánico parecido a escalar una ruta extraplomada, que requiere del escalador concentración y total entrega. Una respiración controlada y un estado mental adecuado que permiten solucionar los pasos, descansar en posiciones relajadas, disfrutar el baile con la roca. El pánico tensa todos los músculos, interrumpe la respiración, produce un estado mental de prisa extrema, de no conectarse ni concentrarse, solo buscar subir el culo, cueste lo que cueste, aumentando el costo hasta consumir por completo al escalador.

El Caliti prudente y calculador, que tiene todavía unos 20 segundos para observar la altura, planificar la mejor alternativa y tal vez intentar un full stall está encerrado en alguna esquina oscura de mi cuerpo. El Caliti desesperado toma la maniqueta del paracas y la jala, luego lanza el paracas sin pensar hacia un espacio vacío, donde no está la vela, lo más fuerte que se puede. Pero la vela gira rápidamente alrededor de los Calitis, y se come por completo al paracas que no tiene tiempo de escapar o abrirse. El Caliti desesperado intenta con locura recuperar el paracas, jalando la tela hacia sí, enredándolo todo aún más. El Caliti desesperado grita a todo pulmón, como vomitando el miedo y desesperación por la caída inminente, la velocidad que no se reduce, los árboles que se acercan, la impotencia ante lo inevitable, la idea de estrellar contra el suelo a tal rapidez y explotar en un último instante, dejar este mundo por una torpeza de la propia mano, un último momento de conciencia envuelta por completo en pánico y desesperación. Golpean los primeros árboles y ahora el Caliti autopiloto toma control, los Calitis conscientes (con o sin pánico) se van a dormir.

Y entonces algo sucede... todos los Calitis son sostenidos en los brazos de Pipo, su angel guardian, que los mece a 3 metros del suelo y los coloca en posición erguida, que al mecerlos reduce sus velocidades mortales hasta una velocidad suficiente para mantenerlos vivos, golpeados, pero vivos. Luego de impactar contra el suelo, de costado, los Calitis inconscientes siguen dormidos. El Caliti autopiloto es el primero en despertar y se trata de sentar, habla con la gente que llega corriendo para ayudar, asegura que nada le duele y que no hubo ningún accidente. Habla como si nada hubiera pasado, mientras sangra profusamente de la nariz, mentón y rodilla.

Luego despierta el Caliti renacido, en el hospital, unas 2 horas más tarde, mientras cosen puntos en su mentón y terminan de colocar el yeso. La escena es muy fuerte para nuestro Caliti recién nacido, que devuelve los comandos a caliti autopiloto por otros 20 minutos hasta despertar en la cama,.

Y ahora la historia podría continuar con la recuperación del Caliti renacido pero esta historia se sigue escribiendo ahora, la historia que he relatado hasta ahora es de los Calitis que parecen ya no existir, que están desaparecidos, o tal vez simplemente bien ocultos esperando la oportunidad de salir a la luz pronto, con su actitud de sabelotodo, peligrosos idiotas que pretenden saber pero no entienden nada.

Salzburg, 17 de Junio 2017.

- De Haven, H. 2000. Mechanical analysis of survival in falls from heights of fifty to one hundred and fifty feet. *Injury Prevention* 6:62-68. (<http://dx.doi.org/10.1136/ip.6.1.62-b>)
- Dwight Sandoval, O. 2017. Video: entrevista del accidente de Puenting en Coroico, Bolivia.
- Imsgiga. 2012. Video: Wingover to SAT to Asymmetrical Spiral – freestyle Gleitschirm fliegen. YouTube. (<https://www.youtube.com/watch?v=9RjuRYdti64>)