Trapos para la Gloria

Mads Syndergaard

Perfils

La competición en parapente de la A a la Z

Temas tratados en su contenido:

- Preparativos antes de tu primera competición
- Destrezas técnicas y electrónicas
- Tipos de mangas, tácticas y consejos
- Estrategias generales de competición
- Aspectos mentales o cómo llegar a ser un ganador
- Búsqueda de patrocinios
- Además: La primera historia del parapente de competición internacional que se publica. ¡A lo mejor hasta apareces tú o tus amigos en ella!

El autor, el libro:

Hice mi primer vuelo en parapente en 1988 y volar ha definido mi vida casi desde ese día. Desde mi primera Copa del Mundo en Brasil en 1994, me ha apasionado volar en competición. Mi historial como piloto incluye puestos de podium en Copas del Mundo y campeonatos FAI, y hubo un momento en el que llegué a estar sexto en el ránking mundial FAI.
Mi labor diaria está relacionada con la industria del parapente, donde trabajo como gestor del equipo para actividades de competición. También he organizado en tres ocasiones el evento FAI de categoría 2 conocido como Open Nórdico.
El parapente de competición es mi vida, así de simple.
Mi meta con este libro es conseguir que tanto principiantes como pilotos veteranos reflexionen acerca de lo que convierte a unos en ganadores y a otros no, y espero ayudar un poco a todos para alcanzar sus objetivos.

ISBN: 84-87695-37-X

9 788487 695377

Edita: Mario Arqué
Perfils Global SLU
www.perfils.info
editorial@perfils.info

Extracto de *Trapos para la Gloria*

...Partimos del hecho de que has decidido ser un piloto de parapente a pesar de todos esos excelentes motivos para no serlo. Pues bien, en ese caso, creo firmemente que debes, tanto por tu propio bien como por el de las personas que son importantes para tí, convertirte en el mejor piloto que puedas llegar a ser. Cuanto mejor seas, más podrás reducir el riesgo residual en la actividad que has elegido (ya profundizaré en este concepto más adelante). Y no hay entorno más apropiado para progresar deprisa que una buena competición con buenos pilotos/amigos a tu alrededor...

Lo que opina del libro el campeón y récordman Will Gadd

"Este libro es para el competidor de parapente lo que el libro "El disfrute del Sexo" para las relaciones personales; ayuda a aclarar confusiones, rompe mitos en un tema candente y lo convierte en algo más seguro y placentero. O al menos, simplemente más placentero...
Los Buenos manuales destilan sabiduría en un formato comprensible. Los GRANDES manuales logran lo mismo pero siendo interesantes y divertidos. Este es uno de los Grandes, no solo porque explica como volar mejor sino porque su lectura engancha tanto como el mismo vuelo"

MADS SYNDERGAARD

Trapos para la gloria
Competición en parapente de la A a la Z

Perfils

Trapos para la gloria

Competición en parapente de la A a la Z

ISBN: 84-87695-37-X

Traducción de libro: **Flying Rags for Glory** - the A to Z of Competition Paragliding
Edita: **Perfils Global** SLU
www.perfils.info
E-mail: editorial@perfils.info

1ª edición en español (ampliada): publicada en Abril 2020, aunque su contenido abarca desde 1988 hasta 2013.

Autor: © **Mads Syndergaard**
Traducción: **Pedro Chapa**
Edición y ampliación: **Mario Arqué**

© Fotografías: Martin Scheel, Xavier Murillo, Leo Bassani, Uli Wiesmeier, Nick Greece, Will Gadd, Andre Rainsford, Burki Martens, Mark Hayman, Caroline Dietz, UP, Christa Texler, Lionel Patty, Jeff Huey, Marcus Malmqvist, Fernanda Pauer, Roberto Puertas, Juan Carlos Martínez, Xevi Bonet, Chechu Costa, Andrés Sánchez, Silvio Zugarini, Julián Cisterna, Roberto Puertas, Mads Syndergaard, Mario Arqué y archivo de la revista Parapente y Editorial Perfils.

Editado en España por: Perfils Global SLU
Depósito Legal: DL L 446-2020
Prohibida la reproducción total o parcial del libro, por cualquier medio, sin la autorización expresa y por escrito del autor, editor y propietarios de los derechos del libro.
Ley de Propiedad Intelectual (22/1.987) 11 de Noviembre de 1987.

Edición especial digital y gratuita, especial confinamiento Covid19.

El motivo por el que nos metemos en este berenjenal. Mi piloto favorito, el desaparecido piloto danés Henrik Jensen, celebrando su triunfo en la PWC junto al francés Jean-Marc Caron (izquierda) y el alemán Olli Rössel en Simmental, Suiza, en 2001. Foto PWCA.

Introducción

Este libro surgió como la idea de añadir varios capítulos a la 2ª edición de la exitosa obra de Burkhard Martens «Vuelo térmico». Pero tardó poco en convertirse en algo más que «varios capítulos» y se tomó la decisión de editarlo como un libro independiente. Cuando lo leas, no dejes de aprovechar el glosario que lleva al final de la primera parte.

El libro, al menos en sus primeros capítulos, está dirigido a quienes comiencen a competir en parapente, pero eso no quiere decir que no contenga información valiosa para pilotos con experiencia, sino sencillamente que debía elegir un punto de partida. No se trata de un documento científico ni tiene intención de serlo, por lo que los estudiosos acostumbrados a obras llenas de referencias cruzadas y anotaciones tal vez encuentren el estilo un poco superficial. Al final de la primera sección del libro se dan una serie de lecturas complementarias que contribuirán en pequeña medida a paliar esta carencia.

He dividido el libro en dos partes. La primera trata de lo que un piloto de competición necesita aprender para tener éxito; y la segunda es un recorrido histórico cuyo ánimo es que sirva de inspiración para generaciones futuras y de recordatorio y homenaje para los veteranos. Ambas partes pueden leerse de manera independiente.

Me gustaría que la primera parte del libro sirviera de base sobre la que profundizar en el tema de la competición de distancia en parapente. Si te apetece contribuir a este debate, busca en internet blog.syndergaard.dk y envíame tus reflexiones. Espero que disfrutes de la lectura y que seas espabilado ahí arriba.

Agradecimientos

El trabajo que tienes delante comenzó más que nada como un libro que contenía únicamente texto, pero sus páginas parecían aburridas y estaba claro que necesitaba algo de color. Hablé con Martin Scheel, quien me dio acceso a su casi infinita galería fotográfica online. Mientras trabajaba en la maquetación, me di cuenta de que mi libro se estaba convirtiendo en un album de fotos de Martin Scheel, así que espero que a Martin le guste cómo ha quedado.

También me puse en contacto con Mark Hayman, pues sabía que solía llevar en sus vuelos su fiel cámara réflex digital. Mark me envió una copia de todas sus imágenes, entre las que encontré muchas joyas. Otros pilotos que han contribuido con imágenes son Nick Greece, que se pasó una noche entera subiéndolas en internet, Uli Wiesmeier, Marcus Malmqvist, Jeff Huey y para esta edición, Xevi Bonet y el archivo fotográfico de Mario Arqué y la revista Parapente.

En cuanto al texto, he usado mucho de André Rainsford-Alberts. André ha escrito numerosos artículos sobre vuelo de competición para la revista sudafricana de ala delta y parapente, y por lo tanto ha dedicado tiempo a sopesar y plasmar por escrito muchos de los asuntos tratados en este libro. Sus comentarios me han sido valiosos durante todo el tiempo que pasé escribiéndolo. También he recibido comentarios jugosos de Will Gadd y un montón de buenos consejos de la revista Cross Country, personificada en Bob Drury. ¡Gracias a todos! Y en puro estilo americano, también debo dar las gracias a mi esposa Caroline y a nuestros hijos Nora y Asbjørn, pues han sido muy pacientes con la ingente cantidad de horas que he dedicado a este trabajo, y para ellos no ha sido tan divertido como lo ha sido para mí.

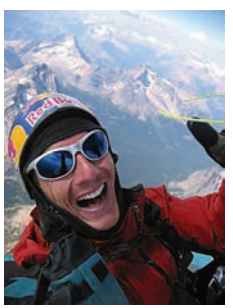
Uli Wiesmeier

Mark Hayman

Martin Scheel

Burki Martens

Andre Rainsford-Alberts


Will Gadd

Nick Greece

Índice

Introducción..... 2
Agradecimientos..... 3
Índice..... 4

Prefacio
Los pros y contras de la competición en parapente..... 6
Los Contras..... 8
Los Pros..... 8
El descargo de responsabilidades..... 10

Capítulo 1: **Lo básico**
El material..... 15
Licencia FAI..... 15
El parapente..... 16
La silla..... 20
Variómetros..... 22
GPS..... 22
Consejos y trucos con el GPS..... 24
GPS de respaldo..... 26
Radios de VHF de 2 metros..... 26
Lastre..... 27
Lista de comprobación..... 28

Capítulo 2: **Volar mangas de competición**
Tipos de manga..... 29
Balizas..... 29
Hacer bien la baliza..... 30
Gol..... 32
El briefing de la primera manga..... 32
Reglas de la CIVL y reglamento local..... 32
La fórmula de puntuación GAP..... 33

Capítulo 3: **Miedo**..... 40

Capítulo 4: **Hacer trampas**..... 44

Capítulo 5: **Destrezas avanzadas**
Competiciones: volar distancia con velocidad..... 47
Volar mangas de manera práctica..... 49
Hacer bien el start..... 49
Ir más deprisa..... 53
Planear mejor..... 53
Si no ganas altura… 56
Velocidad de planeo y viento: la escurridiza polar..... 59
Aplanar la onda sinusoidal..... 61
Trazar la mejor línea..... 63
En sincronía con el cielo..... 65
Convergencia..... 65
Chupar rueda..... 68
Aprovechar mejor las térmicas..... 69
Convertir velocidad en altura..... 72

Capítulo 6: **Tácticas**
Carrera a gol comenzada desde el aire..... 74
Carrera a gol comenzada desde tierra..... 77
Carrera a gol cronometrada..... 77
Éxito en carreras cronometradas..... 80
Carrera a gol con toma de tiempos..... 81
Distancia abierta..... 81
Estrategias generales de competición..... 85
No pinchar el primer día..... 85
Encabezar la clasificación tras varias mangas..... 88

Cometer menos errores que los demás..... 88

Capítulo 7: **El juego mental**
Concentrarse..... 89
Entrenamiento mental y la ilusión del usuario..... 92
Aprendizaje no consciente: bases de la intuición..... 94
Sobrecarga..... 94
Encontrar el estado mental adecuado: la visualización hecha fácil..... 96
Cómo visualizar..... 97
Celebrar el éxito..... 98
El valor de un jefe de equipo..... 98
Predisponer el subconsciente para el éxito..... 100

Capítulo 8: **Miscelánea**
Búsqueda de patrocinadores..... 101
Patrocinio de material..... 103
Más consejos sobre el equipo..... 103
Paracaídas de emergencia..... 103
El tubito (o "pitufly")..... 105
Reclamaciones y protestas..... 105
Vocabulario..... 109
Lecturas recomendadas..... 120

Segunda parte
Breve historia de las competiciones de parapente

Introducción..... 124
1er. Europeo FAI, Saint Hilaire du Touvet (Francia) 1988..... 124
1er. Mundial FAI, "no válido", Kössen (Austria) 1989..... 125
El primer Mundial "oficial" Digne (Francia) 1991..... 125
Despega la Copa del Mundo..... 129
Europeo de Preddvor (Eslovenia) 1992..... 129
II Mundial FAI, Verbier (Suiza) 1993..... 132
Copa del Mundo 1993..... 133
1994: regreso a Preddvor (Europeo)..... 138
1995: Mundial de Kitakiushu (Japón), año de la Xenon y de récords..... 148
1996: Europeo "no válido" y Copa del Mundo lluviosa..... 153
1997: Mundial de Castejón de Sos (Huesca, España)..... 160
Y seguimos en la Copa del Mundo 1997..... 161
Primeros Juegos aéreos mundiales (WAG) en Turquía..... 161
Promesas rotas en el Hemisferio Sur..... 164
Húmedo y salvaje en Austria 1999 (Mundial)..... 165
2000: Europeo en los Alpes del Norte - otra vez lluvia en Garmisch.... 176
2001: Mundial en Granada (España)..... 180
2002..... 186
2003 Copa del Mundo 189
Mundial de Montalegre (Portugal) 2003..... 192
2004: Europeo de Kalavrita (Grecia), Chrigel Maurer ¡a tope!..... 196
2005: Mundial en Governador Valadares (Brasil) y temporada PWC..... 201
2006: ¡Donini está de vuelta!..... 208
Europeo de Morzine-Avoriaz / Les Getz (Francia) 2006..... 209
2007: El año de los Hermanos Valic..... 211
El último "Tour" de la Copa del Mundo..... 217
2008: Europeo de Niš (Serbia)..... 221
2009: Mundial de Valle de Bravo (Méjico), Monarca bestial con tragedia 225
Una nueva Copa del Mundo..... 228
Superfinal 2009 y Ozone "Baby" HPP..... 230
2010: Ozone Mantra R.10.2, muchas PWC y otra vez lluvia en Austria 231
Prólogo adicional del autor para esta edición..... 244

Tercera parte
Eventos periodo 2011-2013..... 245

Prefacio

Pros y contras de competir en parapente

Como apasionado piloto de competición en parapente que soy, se me ocurren muchas razones buenas por las que apuntarse a volar una competición en cualquier lugar. De hecho, puedo incluso pensar en varios motivos para NO hacerlo. En los párrafos que siguen voy a volcar el cubo y a comenzar por estos últimos, para quitármelos de enmedio cuanto antes. Por raro que parezca, casi tengo la esperanza de que mis «contras» logren que unos cuantos le den la espalda a la idea de competir, puesto que no cabe duda de que para muchos, esos inconvenientes pesarán (de hecho, deberían hacerlo) más que las ventajas.

Derecha: Está claro que el escenario no es únicamente para deleite de los competidores, pues cualquier piloto de parapente puede disfrutar del mundo desde el cielo, pero en mi modesta opinión la experiencia es más intensa si estás compitiendo. En algún lugar al norte de Saint André les Alpes, Francia. Foto Mark Hayman.

Izquierda: Mientras lo hagamos para divertirnos… Foto Martin Scheel/azoom.ch.

Página opuesta: Embalse de Rosario, Pedro Bernardo (Ávila) / Candeleda. Foto Mario Arqué.

Los Contras

El primero es bastante obvio: volar parapentes es, en general, una actividad arriesgada con la que podrías hacerte mucho daño o incluso perder la vida. Esta regla básica se aplica también a volar en competición. Hay incluso quienes sostienen que se aplica MÁS al vuelo en competición que al vuelo libre en general. Prontó me referiré a ello.

Sin embargo, lo mires como lo mires, en este juego existe la posibilidad de poder sufrir un accidente que te cambie la vida. Y como persona responsable que eres, habrás discutido el asunto con tus seres más queridos y es de esperar que hayas logrado, si no el consentimiento, al menos la aceptación del hecho de que tú eres quien eres y que no lo serías si no vivieras esta aventura. ¿No es así?

En segundo lugar, la competición en parapente es una ladrona de tiempo superlativa. Una competición típica dura alrededor de una semana, y una vez te haya picado el gusanillo, como sólo le dediques una semana al año no tardarás en subirte por las paredes. Sea lo que sea con lo que ocupes tu tiempo, está garantizado que tu vida sufrirá un poco. O un montón. El caso es que si estás leyendo esto, lo más probable es que tu vida ya se haya visto seriamente afectada por el parapente, de modo que el cambio tampoco va a ser tan drástico ¿verdad?

En tercer lugar, cuesta dinero y, si te lo tomas en serio, puedes tener la certeza de que costará un montón de dinero. Así pues, necesitarás que tu vida se encuentre en una situación en la que puedas permitirte tanto los costes que pueda implicar en tus relaciones como los desembolsos económicos que supone la competición en parapente. De lo contrario, otras personas sufrirán por tu pasión, y eso no es justo.

Los Pros

Afortunadamente (al menos para mí), los pros compensan los contras, si bien se trata de un equilibrio fluido que debe reevaluarse a menudo. Comencemos con lo más obvio.

Partimos del hecho de que has decidido ser un piloto de parapente a pesar de todos esos excelentes motivos para no serlo. Pues bien, en ese caso, yo creo firmemente que debes, tanto por tu propio bien como por el de las personas que son importantes para tí, convertirte en el mejor piloto que puedas llegar a ser. Cuanto mejor seas, más podrás reducir el riesgo residual en la actividad que has elegido (ya profundizaré en este concepto más adelante). Y no hay entorno más apropiado para progresar deprisa que una buena competición con buenos pilotos/amigos a tu alrededor. No sólo aprenderás a volar distancia tan deprisa como las condiciones y tus destrezas te lo permitan, sino que también estarás amasando enormes cantidades de conocimientos meteorológicos importantes que podrían salvarte la vida. Y la mayoría los aprenderás de manera subconsciente y a un ritmo que desconocías hasta la fecha como piloto. Todo esto se debe a que tienes la posibilidad de volar en aire «visible». Sí, visible gracias al resto de competidores que vuelan a tu alrededor y que te muestran de manera muy efectiva qué está haciendo el aire y dónde, al tiempo que tu subconsciente, que tiene una capacidad suprema (de esto también hablaré más tarde), procesa todos esos datos de los que te beneficiarás ya para siempre. Y no olvidemos que probablemente volarás más de lo que harías si no compitieras, pues viajarás a competiciones cercanas y lejanas con el único objetivo de volar. ¡No veas lo deprisa que

se acumulan así horas de vuelo!

También entrarás en contacto con un montón de gente poco corriente, con frecuencia de muchos lugares del mundo, que comparte tu pasión por la aventura en un medio invisible. O sea, casos perdidos como tú. Personalmente encuentro que el ambiente en un despegue de zona de vuelo de fin de semana, donde el aire a menudo apesta a miedo mal disimulado, no es precisamente lo que yo busco del deporte que quiero hacer, mientras que en un despegue de competición lo que se cuece es del todo diferente. Con frencuencia habrá aprehensión en el despegue de una competición, pero rara vez esa sensación generalizada de ciertos individuos que tratan por todos los medios de hacer creer a todo el mundo que despegar ahora es una locura y así ellos no lo tendrán que hacer. Eso es algo que he visto a menudo en despegues «civiles» semiconcurridos.

Y como premio adicional, la mayoría de las competiciones tendrán el asunto de la recogida organizado. Sobre todo, si te cuentas entre los que llegan a gol todos los días, este detalle te quitará un buen peso de encima comparado a volar distancia sin recogida. Por lo general, todo lo que tienes que hacer cuando hayas aterrizado es acercarte al bar más cercano, enviarle un mensaje al coordinador de recogidas, acomodarte y reflexionar sobre la penalidad de no haber subido en esa última térmica un poco más.

En cuanto a que las competiciones son más arriesgadas que el vuelo por libre en general, no dispongo del dato estadísico preciso, pero sí tengo la sensación de que eso no es así. Esto lo baso en las siguientes observaciones:

En competiciones grandes que tienen la suerte de tener buen tiempo, la cantidad de horas totales voladas durante una semana (o dos semanas en el caso de las grandes competiciones FAI) es enorme. A pesar de ello, los accidentes graves siguen siendo una excepción más que una regla. Si no fuera así, sospecho que la gente dejaría de acudir a las competiciones. Mi sensación es que la proporción entre accidentes y horas voladas es más bajo en competiciones que en cualquier otra modalidad de vuelo en parapente, pero como he dicho antes, no tengo estadísticas con las que demostrarlo.

En mi propio caso, he golpeado con fuerza el suelo 3 veces en 22 años de vuelo, y las 3 ocurrieron cuando no estaba prestando atención, cuando pasé por alto el hecho de que estaba en el aire y al mismo tiempo cerca del relieve. En competición, me mantengo extremadamente alerta durante periodos más largos de lo que soy capaz de hacer en cualquier otro contexto en el que pueda encontrarme. En nuestro deporte y sin miedo a equivocarme, asocio atención con seguridad, y en realidad nunca estoy más alerta que cuando compito en parapente. Sospecho que lo mismo le ocurrirá a la mayoría de los pilotos, sobre todo cuando las cosas se ponen duras. Así pues, si tienes nivel para dominar tu vela en condiciones movidas, lo más probable es que esas destrezas las ejecutes de manera óptima cuando vueles en competición. Desde luego, mucho más que cuando haces ladera en la duna de siempre y en la que ya has volado un millón de veces.

Añádele a esto el hecho de que en competición el aire de tu alrededor se hace «visible», gracias al resto de pilotos en vuelo, pues es posible que tengas cien pilotos o más a tu alrededor ayudándote a evaluar las condiciones. Y si tienes presente también que por lo general dispondrás de buenas previsiones meteo y que la manga se habrá puesto de manera que sea segura, podrás entender por qué no considero que el mundo de la competición sea más arriesgado que volar por libre.

Recientemente tomé parte en una competición de alto nivel en el sur de Europa. Un día, la manga nos llevó primero hacia el este para luego regresar a lo largo de la ladera del despegue, con la pega de que para cuando volvimos a la ladera el viento había rolado y soplaba de atrás, con lo que un gran grupo nos encontramos tratando de apoyarnos dinámicamente en un cortado pequeño situado en pleno rotor, lo que sin duda era un juego realmente emocionante, sobre todo al tener que hacerlo entre un montón de pilotos que se esforzaban en mantener la trayectoria con velas medio plegadas. Al cabo de un rato, bastantes de nosotros decidimos dejarlo e irnos a aterrizar. Luego, muchos de esos pilotos quisieron que se anulara la manga por motivos de seguridad, algo con lo que yo no estaba de acuerdo. ¿Por qué? Porque todos tuvimos una opción, a saber: haber ganado más altura antes de meternos en ese agujero peligroso. De hecho, varios lo hicieron y lo probable es que se rieran de lo lindo viendo desde arriba nuestras penalidades y plegadas.

Menciono esto aquí como anticipo de mi lista sobre las razones más importantes por las que las competiciones no son necesariamente más peligrosas que el volar por libre. ¡El piloto que vuela las competiciones sigues siendo tú! Si no te gustan las condiciones, no despegues. Y si ya has despegado y descubres que no te gustan, vete a aterrizar. Si crees que un tramo de la manga es peligroso, ve por otro lado. Puede que hasta tu trazado alternativo resulte ser más rápido, y además estarás practicando el volar solo y rápido.

Una vez puesto todo esto en su sitio, zambúllete en internet para ver qué competiciones interesantes podrías volar dentro de poco. ¿No te parece?

El descargo de responsabilidades

La mayoría de los organizadores de competiciones te pedirán que firmes un descargo de responsabilidades al inscribirte. Hay mucho debate sobre las consecuencias legales y la validez de ese documento, pero merece la pena reflexionar acerca del motivo de que dicho documento exista.

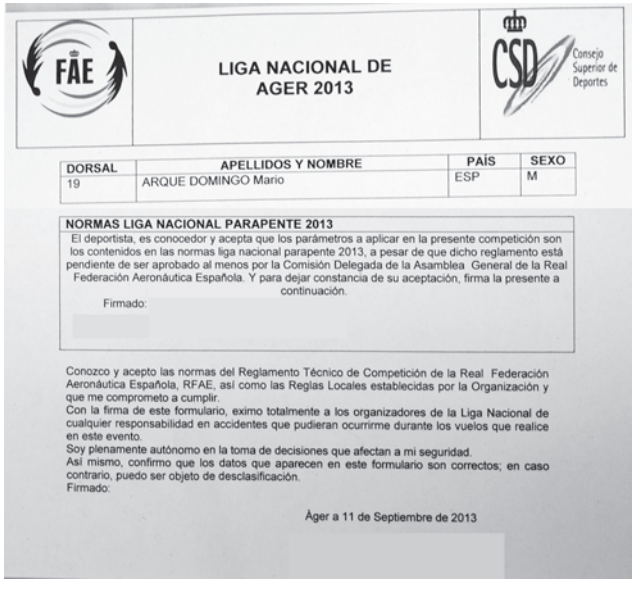
Ante todo, debes recordar que el motivo principal de tomar parte en una competición de parapente es que quieres pasártelo bien. También puede que quieras ganar o hacer puntos para el ranking, socializar, mejorar tu nivel, ver paisajes nuevos desde el aire o lo que sea, pero todo eso forma parte de pasárselo bien. Para disponer de una oportunidad así, alguien debe tener la iniciativa de montar un evento para que vueles, es decir, alguien tiene que tomarse la molestia de organizarlo. Si se generalizara el hecho de que la gente que no está disfrutando en una competición demandara a los organizadores, en muy poco tiempo nadie querría organizar más competiciones, y eso acabaría con la diversión de todos.

Por ahí hay buenos organizadores y malos organizadores. Los mejores suelen tener experiencia en este tipo de cosas, pero de tanto en tanto surge una persona o un equipo nuevo que montan un gran evento, incluso si es la primera competición que organizan. Esto supone que no puedes estar seguro de antemano de lo que vas a encontrar. Lo único garantizado es que, si el tiempo es bueno, el evento será mucho más divertido y habrá por lo general muchas menos controversias que si hace mal tiempo. Las condiciones meteorológicas son algo que escapa al control de los organizadores, pero la experiencia

La carrera ha comenzado en Valle de Bravo, Méjico. Foto Martin Scheel/azoom.ch.

me ha enseñado que la meteo es el factor más importante para determinar el éxito general de un evento y la satisfacción del piloto con los organizadores. Ocurre que en las competiciones en las que piensas que los organizadores hicieron una birria de trabajo (casos que afortunadamente son raros), ellos no tenían malas intenciones ni querían amargarte la semana, sino que simplemente no fueron del todo hábiles para manejar unas condiciones de vuelo pobres. Aceptar esto es importante a la hora de inscribirse a una competición de parapente, y si crees que no puedes aceptarlo o, en el caso de que pierdas la vida de modo prematuro a consecuencia de un accidente durante el campeonato, sabes que tus allegados no lo aceptarían, entonces deberías hacer a todo el mundo el favor de no inscribirte. En todos los años que llevo volando, nunca me he visto obligado físicamente a despegar en condiciones que no me gustaran, y tú tampoco te verás. De modo que, si despegas, esencialmente estarás diciendo «estas condiciones, tal y como las veo ahora, están dentro de mis capacidades y despego voluntariamente en ellas porque en el fondo creo que disfrutaré mientras esté en el aire».

A veces las condiciones cambian durante el vuelo. En ocasiones esto puede predecirse y muy a menudo los directores de competición y los comités de pilotos se esforzarán al máximo para poner una manga a pesar de que más tarde esté previsto que cambien las condiciones. Aceptar que ES POSIBLE que se equivoquen con la hora en la que las condiciones van a cambiar, forma parte de aceptar las reglas del juego. Si crees que las condiciones se están volviendo o se han vuelto peligrosas, entonces avisa por radio al director de competición y vete a aterrizar. NO esperes a que el director de competición te diga que vayas a aterrizar, pues tal vez él tenga acceso a información diferente o puede estar interpretándola de otra forma. Ten la certeza de que el director de competición y su equipo no están ahí para que te hagas daño o te mates. Pero son humanos y pueden cometer errores. Si no puedes aceptar eso, no vueles en competiciones. Pero en ese caso, tal vez tampoco deberías usar el transporte público.



FAE

LIGA NACIONAL DE AGER 2013

CSD Consejo Superior de Deportes

DORSAL	APELLIDOS Y NOMBRE	PAÍS	SEXO
19	ARQUE DOMINGO Mario	ESP	M

NORMAS LIGA NACIONAL PARAPENTE 2013

El deportista, es conocedor y acepta que los parámetros a aplicar en la presente competición son los contenidos en las normas liga nacional parapente 2013, a pesar de que dicho reglamento está pendiente de ser aprobado al menos por la Comisión Delegada de la Asamblea General de la Real Federación Aeronáutica Española. Y para dejar constancia de su aceptación, firma la presente a continuación.

Firmado:

Conozco y acepto las normas del Reglamento Técnico de Competición de la Real Federación Aeronáutica Española, RFAE, así como las Reglas Locales establecidas por la Organización y que me comprometo a cumplir.
Con la firma de este formulario, eximo totalmente a los organizadores de la Liga Nacional de cualquier responsabilidad en accidentes que pudieran ocurrirme durante los vuelos que realice en este evento.
Soy plenamente autónomo en la toma de decisiones que afectan a mi seguridad.
Así mismo, confirmo que los datos que aparecen en este formulario son correctos; en caso contrario, puedo ser objeto de desclasificación.
Firmado:

Ager a 11 de Septiembre de 2013

Arriba: Parte de la hoja de inscripción típica, con pliego de descargo (párrafo al pie), que debe firmar el piloto en el momento de formalizar insitu su inscripción para la competición.

Derecha: Recorridos de todos los pilotos durante todas las pruebas de un buen campeonato de una semana, en este caso, el Campeonato de España 2013 en Pedro Bernardo (Ávila), con 130 participantes. En el que se realizaron 7 buenas mangas de las 7 posibles, con vuelos de entre 58 y 113 km, totalizando 581 km, con 417 goles y un tiempo de vuelo total acumulado para cada competidor de entre 18 y 30 horas de carreras, a las que si añadimos el tiempo de espera en el aire antes de iniciar las pruebas y tras finalizarlas hasta aterrizar, han podido ser un total de 40 a 50 horas de vuelo efectivas. En esta cita, con un balance de 4 accidentes con fracturas o lesiones y el lanzamiento de 4 paracaídas de emergencia.

Escala: 10 km

Izquierda:
Despegue en la 1ª manga de un campeonato (Pre-Mundial 2010 de Piedrahíta, Ávila). Es de esperar que el piloto ya haya decidido que está de acuerdo en aceptar los riesgos inherentes que conlleva, y que haya prevenido a sus allegados. Foto: Mario Arqué.

Derecha:
Por ahí hay montañas de tamaño considerable, y volar entre ellas puede resultar algo más que un poco intimidante. Condiciones alpinas típicas. Foto: Mark Hayman

Capítulo 1: **Lo básico**

El material

Comenzaremos fijándonos en el material con el que necesitas hacerte una vez hayas decidido convertirte en un piloto de competición. Los pilotos que ya compitan pueden saltarse esta sección, aunque en ella podrán encontrar consejos para sacarle el máximo partido.

Licencia FAI

Damos por hecho que ya dispones de un nivel suficiente dentro del sistema de calificación de tu país como para que te otorguen una licencia FAI. La licencia FAI la emite tu aeroclub nacional, a menudo a través de la federación de vuelo libre de tu país. La licencia FAI es tu tarjeta de entrada a los eventos de Categoría 2 y luego a los de Categoría 1, y es la manera que tiene la FAI de comprobar que has pagado la cuota, tanto literal como espiritualmente, antes de dejarte suelto en un cielo concurrido. Aunque para ir a eventos FAI 1 además deberás figurar en el ranking FAI por encima de cierto puesto.

Así pues, ya tienes una licencia FAI. ¿Qué más te hace falta? A continuación daré una lista e iré comentando las peculiaridades de cada elemento a medida que vayamos viendo cada uno:

NOTA: Cuando te inscribes en competiciones a través de páginas web, el formulario de inscripción te preguntará a menudo por tu número FAI. Este número no es el que aparece en tu licencia FAI (esos los emite el aeroclub nacional), sino uno que aparece en la dirección: http://civlrankings.fai.org/?a=306. Si nunca antes has competido, no te encontrás ahí, pero compruébalo por si acaso.

Hora del briefing. Cualquier piloto que se lo tome en serio tendrá ya listo su equipo. Foto Mark Hayman.

✔ **¡Parapente!** Es el elemento más obvio y sobre el que más se puede hablar. Lo haremos más adelante.

✔ **Silla de competición** (carenada). Aunque el que sea carenada no resulte estrictamente esencial desde el comienzo, te garantizo que querrás una en seguida, así que más te vale hacerte con una cuanto antes para acostumbrate a ella.

✔ **Dos variómetros**. Uno puede ser de lo más básico, pues sólo servirá como reserva por si se apaga el principal.

✔ No menos de **dos instrumentos GPS** y de un tipo que esté reconocido por el mundo del vuelo libre y aprobado por la CIVL de la FAI, capaz de registrar el trazado del vuelo y generar fichero IGC. Más adelante hablaremos en profundidad de los GPS.

✔ **Casco homologado**. Desde enero de 2010 la CIVL exige que los cascos que se usen en eventos autorizados por la CIVL estén homologados de acuerdo a la norma CE EN-966. Es razonable.

✔ **Paracaídas de emergencia**. Asegúrate de haberlo aireado y plegado recientemente. En 2012 se planteó la posibilidad de exigir llevar un segundo paracaídas de emergencia a partir de 2013 en las pruebas de la Copa del Mundo inicialmente. Pero a última hora pararon esa iniciativa hasta que se pudiera probar a fondo por parte de los laboratorios de homologación, los sistemas e instalaciones de sillas provistas de dos paracaídas. Llevar dos paracaídas ha salvado a más de un piloto. Hoy ya es obligatorio en los eventos FAI 1.

✔ **Radio de VHF** (2 metros), capaz de sintonizar frecuencias en la banda de 140 a 165 Mhz.

✔ **Condones** especiales de tipo sonda, agujereados, conectables a un tubo catéter en su extremo, para poder orinar en vuelo y así poder también beber en vuelo del Camelback sin miedo ni riesgo de deshidratación o incontinencia. Por desgracia es una opción solo para chicos. Ellas pueden usar pañales de adultos, van bien.

Eso es más o menos todo, aparte de los elementos habituales: gafas de sol, ropa apropiada, buen calzado, teléfono, etc.

El parapente

Por decirlo en pocas palabras, necesitas tener claro hasta dónde llega tu ambición y elegir la vela en consecuencia. En las competiciones de parapente de mayor nivel actual (las pruebas de la Paragliding World Cup (PWC) o Copa del Mundo de Parapente) hoy en día la calidad de los pilotos es tan uniformemente alta que cualquiera que aspire a ganar necesita llevar el material de mayor rendimiento que exista. Muchos pilotos que comienzan en la Copa del Mundo cometen el «error» de buscar velas cedidas por algunos fabricantes y luego se dan cuenta de que lo que te pueda salir gratis no tiene por qué ser (y a menudo no es) lo mejor para competir. Dependiendo del talento de ese nuevo piloto, es hasta posible que a mitad de temporada se vea en la necesidad de tener que cambiar a una vela más competitiva. Pero como lo probable es que no vayas a comenzar tu carrera como piloto de competición en pruebas de la PWC, dejaremos esta discusión para más adelante.

En cualquier competición puede decirse que una vela mejor es una gran ventaja, pero al final las competiciones las ganan los pilotos. Así pues, necesitas encontrar algo con lo que estés cómodo y con lo que te sientas seguro en tu nivel de pilotaje, pero que no suponga una clara desventaja respecto a lo que vuelen aquellos a quienes aspiras batir.

Llegado este punto, resulta apropiado hacer una breve digresión. A estas alturas es probable que ya sepas que necesitarás saber cuáles son tus objetivos a corto plazo y en cierta medida también a largo plazo. Como piloto de competición que soy, me gustaría ofrecer mi punto de vista. El tuyo puede diferir y me parece perfecto, pero te sugiero que dediques algo de reflexión al asunto.

Mi sensación es que competimos porque en el fondo queremos ganar. Si estás leyendo esto, aventuro que opinas lo mismo, o no tendría mucho sentido tratar de maximizar los conocimientos. Pero «querer acabar ganando» no es lo mismo que meterse en esto con la meta de ganarlo todo en la primera temporada. Incluso a pilotos con talento les suele llevar unas cuantas temporadas adquirir un nivel en el que

tengan posibilidades de podium. Es otra manera de decir que tu primera o primeras temporadas serán básicamente para aprender las sutilezas de la competición.

Si estamos de acuerdo hasta ahora, podemos finalizar la puntualización y regresar a lo que nos traíamos entre manos: ¿necesito el "pepino" más reciente y de mayor rendimiento para aprender y cometer errores con él? Creo que la respuesta es ¡No! Si el dinero no es problema, no lo dudes y hazte con lo mejor (pero lee más adelante, pues hay aspectos que atañen a la seguridad). De lo contrario, las velas de competición se devalúan mucho en el mercado de segunda mano respecto a lo que cuestan nuevas, y siempre pueden encontrarse chollos en velas de la temporada anterior, con muy pocas horas y a precios muy razonables. Habla con pilotos de competición veteranos para saber qué modelos se sabe que tienen «pegas» y cuáles se consideran sanos. Busca y compra.

Aquí tenemos que hacer otro aparte, pues en esta ocasión trataremos de la sempiterna cuestión de Clase Serial frente a la Clase Open. Lo que puedo expresar aquí es mi opinión sobre ese asunto, pero recuerda que no es sino un punto de vista y no me eches la culpa si a ti no te funciona. Yo creo que si has adquirido un nivel en el que estés preparado para volar competiciones, una buena vela de competición, con fama de segura, es una buena elección. Y francamente, si no puedes pilotar una vela de competición Open (hoy CCC), lo más probable es que las de categoría EN-D también te vayan a quedar grandes. Las velas de competición tienen la ventaja respecto a velas de otras categorías de que son más estables, más resistentes a las plegadas, y que están diseñadas para volar más deprisa que las otras velas, por lo que pasarás menos tiempo volándolas a su velocidad máxima en comparación a las velas de Clase Serial. Y por último, pero no por ello menos importante, las velas Open (o las CCC) suelen transmitir mucho mejor que cualquier otra categoría de velas lo que hace y lo que está a punto de hacer el aire. Y si volvemos a leer el párrafo sobre adquirir una vela de la temporada anterior, recuerda que eso te aporta una ventaja adicional, y es que cualquier característica radical de la misma ya se conocerá, mientras que si adquieres lo último de lo último, aunque esté homologado, hay muchas probabilidades de que te conviertas en un piloto de pruebas (conejillo de indias) que tendrá que descubrir esas cosas por sí mismo.

Llevo años abogando por este punto de vista políticamente incorrecto y recibiendo montones de críticas por ello, pero cuando la gente me ha hecho caso en mi promesa de que nunca mirarían hacia atrás, todos, reflexionando, han estado de acuerdo. Pero recuerda que debes elegir una vela que conozca bien alguien en quien confíes.

Esto nos lleva a una nueva digresión, y es donde te propongo la prueba final para que sepas, con ayuda, si estás preparado para una vela de competición. Allá va: todo lo que necesitas hacer es un curso SIV con un buen instructor de estos cursos. Por supuesto, tienes que probar todas las maniobras, como plegadas asimétricas y frontales,

NOTA: Las velas Open fueron proscritas por la FAI en 2011 a raíz de los dos accidentes mortales acahecidos en el Mundial de Piedrahíta (Julio de 2011). Al prohibirlas para eventos FAI 1 y desaconsejarlas para eventos FAI 2, se produjo un efecto dominó que llevó a la inmensa mayoría de países a prohibirlas también en sus eventos nacionales, aunque no fuesen FAI 2. Durante 2011 la PWC continuó permitiendo las velas Open esa temporada, pero para 2012 tras decidirlo así en la Asamblea de Àger, tampoco seguirían, quedando limitadas a unas pocas competiciones Open de unos pocos países por un año más. Paradógicamente, la FAI desde estonces sí ha seguido permitiendo el uso de velas Open para batir récords mundiales de distancia FAI en todas sus modalidades. Pero en la competición actual, se usan velas homologadas y se pasó tiempo discutiendo para crear una nueva categoría de velas de competición, con una homologación diferente, menos restrictiva (la actual CCC). Propuesta que se puso en marcha en 2015, tras ponerse de acuerdo los interlocutores: FAI, PMA, EHPU y los laboratorios.

¿Tienes equipo para aspirar al podium? ¿Ahora, dentro de poco, alguna vez? La respuesta puede ayudarte a elegir "tus armas" de competición. Foto Caroline Dietz.

Derecha: A medida que mejoran las prestaciones de las velas, los planeos se hacen más largos. Planeos largos suponen huecos más grandes entre las velas buenas y las excelentes, o más bien entre combinaciones de vela y silla. Para ser competitivo hay que llevar una buena silla carenada. Foto Mark Hayman.

Página opuesta: El alemán Torsten Siegel sobre Niš, Serbia. Encadena wingovers con fluidez, señal del gran dominio que tiene de la vela. Foto Martin Scheel/azoom.ch.

pérdidas, negativos, o SATs y helicópteros si les tienes cogido el punto, pero céntrate en los wingovers. Has leído bien: los wingovers. Tengo la convicción de que una vez que puedas hacer wingovers perfectos de 170-180 grados, y preferiblemente hasta espirales asimétricas e inversiones rápidas de giro, entonces sabrás sentir lo suficiente la vela, y el aire, como para poder volar la vela de tus sueños.

Si te decidías por una vela Open la cosa se complicaba un poco en términos de papeleo. Al inscribirte en una competición te pedían que presentases la documentación siguiente (del fabricante):

✔ Permiso de vuelo. Una carta firmada por el fabricante de la vela en la que afirme que tienes nivel para volarla.
✔ Certificado de que la vela ha pasado la prueba de carga e impacto.
✔ Lista detallada de los materiales y plano de suspentaje de la vela.

Todo esto lo daba el fabricante, ya familiarizado con estos requisitos. Hoy todas las velas han de estar homologadas (CCC, EN-D, etc). Ten en cuenta que los términos y condiciones para competir en Clase FAI 1 y 2 se someten a debate amenudo, así que en caso de duda consulta siempre la última versión de la Sección 7B del código deportivo de la FAI en: http://www.fai.org/hang_gliding/documents

VAUDE
EDELRID
THE SPIRIT OF MOUNTAIN SPORT
10

La silla

Mencioné antes que creo que cuanto antes te hagas con una silla carenada, mejor. Mi razonamiento es que, aparte del precio, no hay nada en contra de las sillas carenadas. Cuando aparecieron hace unos años, todos estábamos bastante seguros de que era más arriesgado volar con ellas debido a la mayor incercia lateral que implica el volar en supino en lugar de erguido, más cerca del eje potencial de rotación de una vela de competición plegada que caiga girando deprisa. Creo que ese sigue siendo el caso, salvo que, por lo que he sido capaz de ver, las consecuencias desagradables de ello no se han llegado a materializar. Yo lo atribuyo a que las velas se han vuelo más seguras y al hecho de que todos tendemos a incorporarnos rápidamente cuando se nos va media vela. Al menos, ninguna de las velas de competición de las que tenga noticia muestran ese horrible comportamiento de abatir y hundirse tras una plegada asimétrica, algo que era común a mediados o finales de los años noventa. En aquella época poco importaba en realidad que fueras sentado, tumbado o incluso que estuvieras de pie, que el twist lo tenías asegurado.

Es cierto que la mayoría de las sillas carenadas pesan lo suyo, pero como a las velas de competición les gusta ir cargadas eso no supone tanto problema. No quiere decir que no haya que seguir presionando a los fabricantes de sillas para que las hagan más ligeras, pero de momento el peso es algo con lo que hay que contar. Obviamente hay unas más pesadas que otras y si el peso te preocupa deberás buscar con cuidado (hay opciones), pero por lo general es más algo psicológico que otra cosa, sobre todo si vienes de una silla ligera y compacta.

¿Por qué considero superior una silla carenada? Pues por un lado porque aerodinámicamente son mejores y las más eficientes pueden mejorar el planeo de la vela acelerada hasta en un punto de fineza o más. Eso supone alrededor de un 10% y nadie querría renunciar a una ventaja de ese calibre. Las sillas carenadas también son más cómodas de volar y además te mantienen abrigado más tiempo, lo que también contribuye a paliar en cierta medida el problema de las ganas de orinar durante el vuelo. Por último, pillar el acelerador con los pies dentro de una silla carenada resulta por lo general mucho más fácil que en una silla normal, simplemente porque el pedal está ahí, en el fondo del carenado, estirado por una goma atada a la tabla que hace de estribo, y listo siempre para pisarlo en un pispás.

Actualmente hay sillas carenadas en el mercado con una buena seguridad pasiva en términos de protecciones, de airbag o de espuma, y la gran mayoría están homologadas y algunas son muy estables.

Lastre en la silla carenada

No es infrecuente que las sillas carenadas sean sensibles al lastre. Esto implica que puedas ver que tu ángulo relativo al flujo de aire cambie según la cantidad de lastre que cargues y dónde lo pongas. Asegúrate de haber comprobado esto ANTES de llegar al despegue para la primera manga. El peor caso sería que decidieras tirar la mayor parte del lastre antes de despegar porque el día parezca flojo y una vez en el aire te encontraras volando con los pies más altos que la cabeza. Eso seguro que te arruinaba el vuelo. Además, algunas sillas carenadas tienen los mosquetones alineados con la dirección de vuelo para reducir la resistencia. Lo que supone que si tu vela lleva bandas finas de 12 mm, la posición de la banda en el mosquetón afectará a tu ángulo de vuelo. He tenido que inventarme un sistema para fijar las bandas en la esquina trasera de los mosquetones.

El lastre también afecta a la estabilidad de la silla y al pilotaje con el cuerpo, según donde lo instales (bajo la tabla, en el cockpit, atrás o repartido).

1

Foto: UP

2

Foto: Mario Arqué

3

Foto: Xevi Bonet

4

Foto: Niviuk

5

Foto: Jerusa Miranda

6

Foto: Eloi Arqué

7

1.- La silla UP Fast Pro fue una de las más aerodinámicas en su tiempo. Pruebas en túnel de viento demostraban mejoras de planeo de hasta un punto en comparación a una silla no carenada. Este modelo fue mejorado con una protección de espuma mayor para pasar la homologación actual y salió luego en una versión más ligera.

2.- Kortel Kanibal Race. Del campeón francés Denis Cortella. Otra que apostó por una sección frontal menor gracias a una posición más tumbada para el piloto. También innovó con la altura de los mosquetones regulable y con la ventral solidaria al cockpit. Su virtud era la maniobrabilidad incrementada que brindaba al pilotaje.

3.- Gin Genie Race 2. Fue la más numerosa en competición en 2008. Bastante rígida y equipada, con un carenado trasero inflable cónico largo, poleas de carraca Ronstan (en la versión top) que reducen el esfuerzo al acelerar. Un nuevo cockpit ventral permite adaptarla al requisito de llevar dos paracaídas. La Genie Race 3 ya llevaba doble paracaídas (uno debajo y otro ventral) y un carenado inflable mayor tras los hombros y el cuello y la 4 es más rígida, alimenta un carenado trasero mayor desde delante y lleva un deflector sobre el porta-instrumentos. El segundo paracaídas, como en los modelos anteriores, va en posición ventral.

4.- La Niviuk Drifter se identifica por su largo colín inflable. Desarrollada por los Hermanos Valic y Olivier Nef, desde 2009, además de la pieza trasera inflable con varillas para dar rigidez a la cola y mantener la forma, lleva un amplio respaldo articulado en el eje vertical, que permite mover lateralmente el torso sin sacar al carenado de la posición aerdinámica. La 2ª versión ya llevaba dos paracaídas.

5.- Advance Impress 3, evolucionó el concepto de hamaca (sin tabla de asiento) con la Lighthness de Chrigel Maurer para la X-Alps (2 kg), para llegar a una silla de gran público semi-ligera (5 kg) y ágil para favorecer el pilotaje. Otras originalidades fueron su cremallera en lugar de velcros en la solapa de guía de la cinta V del paracaídas y en el contenedor exterior del paracaídas. Diseño CAD 3D para afinar su forma y probada en túnel de viento. La buena aerodinámica viene de su menor sección frontal respecto a otras carenadas más voluminosas. Le siguió la Lightness 2, con el paracaídas abajo en lugar de ventral, más estable y ligera que la Impress 3 y este año (2020) sale la Impress 4 con 2 paracaídas y una gran cola inflada.

6.- Woody Valley XRated 6. Creada por el competidor italiano Biassi, con 2 paracaídas (uno a cada lado), puede llevar otro ventral en lugar del porta-instrumentos. Con un contenedor trasero central para un paracaídas anti-G que puede sacarse por ambos lados y poleas de carraca. La cola inflable lleva costillas internas de tela para aplanar la punta y una varilla larga debajo. Su peso (7 kg). En las sillas actuales, el carenado delantero se medio-infla con el viento relativo, ahorrando el cono de espuma, su volumen y peso en el transporte. Tienen otro modelo ligero (GTO, de 5 kg) y la nueva XRated 7 (7,5 kg) de 2016 es más rígida, lleva un carenado enorme y ha incorporado algunas ideas de la Exoceat.

7.- Ozone Exoceat, la más rígida y estable gracias a un par de varillas longitudinales. También la más pesada (9 kg). El carenado trasero es hermético y se infla por un tubo junto al mosquetón. 2 varillas verticales elevan un único anclaje regulable para los pies y sujetan el ancho porta-instrumentos con dos cremalleras laterales. Los dos paracaídas van debajo y salen por unas compuertas rígidas cerradas mediante cordón de Dyneema enlazado. Las nuevas velas de competición de clase CCC y gran alargamiento, van mejor con sillas rígidas y estables como esta, sobretodo al acelerar.

Variómetros

El vario es un elemento esencial entre el material de un piloto de competición. De hecho, es tan importante que tienes que llevar uno de reserva por si el principal decide dejar de funcionar. Mi elección personal durante muchos años ha sido un vario-GPS como instrumento principal y un vario solar de repuesto que llevo en el bolsillo del cockpit. Me gusta la idea de que el vario de reserva sea solar porque me permite olvidarme de si las pilas de un instrumento que llevo no sé cuánto tiempo sin usar tendrán todavía carga. Cuantas menos sean las cosas de las que tengo que ocuparme, más feliz soy.

Tengo mi vario calibrado para que la alarma de descenso suene a partir de –1m/s. El razonamiento que subyace detrás de esto es que si estoy cayendo a más de 1 metro por segundo es que estoy en aire descendente y que debería llevar pisado el acelerador. Tener esta información de manera audible además de visible a mí me funciona bien.

GPS

El tema daría para un libro por sí solo, pero tampoco hay necesidad, pues elegir un GPS para vuelo libre no es difícil. En la página web de la PWCA (www.pwca.org) siempre puede verse un listado actualizado de los modelos de GPS aceptados. Ve a la pestaña de reglamentos (Rules) y descárgate el último reglamento, pues contendrá una descripción de lo que debe ser capaz de hacer un GPS para poder usarse en competiciones de vuelo libre. Por el momento debe ser compatible con los protocolos de Garmin, MLR, Compeo, Flymaster, C-Pilot, Oudie, y si emplea USB para conectarse a un ordenador, debe ser compatible con el formato de almacenamiento USB y capaz de exportar las trazas en formato IGC.

Puedes experimentar y usar un modelo del que nadie haya oído hablar PERO que haga todo lo expuesto anteriormente, o ir a lo seguro y hacerte bien con un altivario-GPS de algún fabricante reconocido o con un modelo de Garmin cuyo uso esté ampliamente extendido. No voy a dar una lista de los modelos actuales, pues cambian tan deprisa que lo más seguro es que estuviera ya desfasada cuando leas esto.

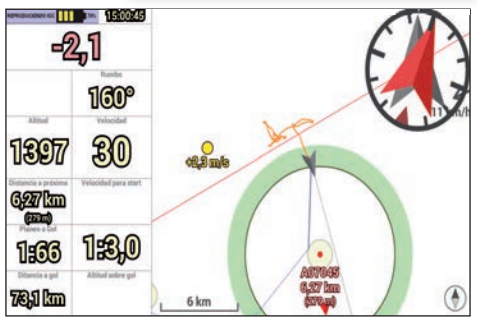
En cualquier caso, recuerda que necesitarás al menos dos GPS independientes para estar seguro de que no perderás una manga porque uno de ellos haya fallado. Muchos pilotos vuelan con tres GPS por este

motivo, algo que debo decir que considero excesivo, pero el mínimo son dos. Al igual que con el vario, uno de los GPS puede ser un altivario con GPS integrado, o sea, de los caros, mientras que el de repuesto puede ser un GPS independiente que se pueda conseguir a buen precio de ocasión (mientras grabe trazas 3D y cumpla los requisitos dados más arriba, servirá). Ten presente que los modelos antiguos de Garmin tienen la irritante costumbre de saltar automáticamente a la baliza siguiente antes de llegar a la baliza a la que te dirigías si cruzas la línea hacia esa siguiente baliza. Eso suponía que los que usaban esos modelos antiguos de Garmin tuvieran que toquetearlo en vuelo pulsando botones (función GoTo). Los nuevos Garmin son mejores en este aspecto.

LK8000

En 2008 apareció el instrumento integrado C-Pilot y hoy proliferan los GPS con vario, mapa, centrador de térmicas, navegador, calculador de planeo, giróscopo, acelerómetro y brújula. Funcionan con un iphone o ipad, smartphone o tablet (con Android) o en una PNA (Windows CE), conectados a una batería auxiliar.

Se les instalan programas para vuelo a vela y vuelo libre: LK8000, Gaggle, XCSoar, XCTrack, SeeYou mobile, y por seguridad, se suele llevar un Spot o un programa de seguimiento live-track vía móvil e internet o usar un vario con esa función, como el Flymaster Live o un tracker.



XCTrack

Arriba: **Pulsando teclas como locos en un campeonato en Suiza. Foto Martin Scheel/azoom.ch**
Página izquierda: **Colección de alti-varios y GPS en el Mundial de Brasil 2005. Foto Mario Arqué.**

Trucos y consejos con el GPS

Una vez hayas elegido un par de modelos de GPS, necesitarás aprender a usarlos. No es raro ver a principiantes deambulando por el despegue en busca de alguien que les ayude a meter en sus instrumentos los datos de una manga. Y aunque por lo general encuentran siempre a alguien encantado de ayudarles, debería recordar que la mayoría de los pilotos ya tendrán muchas otras cosas de las que ocuparse antes de que den la señal de que la ventana está abierta. El gurú que hayas elegido tal vez no aprecie tener que enseñar esas cosas a un novato ignorante 5 minutos antes de que abran la ventana.

Las cosas que necesitas dominar en un GPS normalito son:

1) Meter rutas en el instrumento, usando las balizas cargadas desde el ordenador de la persona encargada de las puntuaciones, lo que suele hacerse en el momento de la inscripción o antes por internet.

2) Ajustar los cilindros del start y de paso por las balizas. Estos últimos suelen tener un radio de 400 metros –aunque últimamente se suelen usar radios más grandes para dar más opciones de utilizar rutas y líneas de vuelo diferentes y por motivos de seguridad–, mientras que el radio del primer cilindro (start) puede ser virtualemente cualquier distancia (respecto a una baliza lejana o desde el despegue). Los radios de las restantes balizas también pueden tener otro radio si fuera necesario, pon atención a los radios al programar la ruta en tu GPS.

3) Poner alarmas de llegada para que el instrumento te avise cuando hayas entrado en el cilindro y pase a indicarte la siguiente baliza de la manga (la mayoría de los varios-gps lo hacen automáticamente).

4) Meter el radio del cilindro de gol.

5) Determinar el intervalo de grabación de puntos de traza para tener la mayor resolución posible Y disponer de memoria suficiente para grabar todo el vuelo. Acuérdate de ajustar el instrumento para que grabe puntos de traza, pues más de un piloto ha hecho su mejor distancia personal y luego se ha dado cuenta de que el instrumento no estaba grabando.

6) Borrar la memoria de las trazas viejas antes de cada vuelo. Como la memoria es cada vez más barata y de mayor capacidad incluso en instrumentos básicos, esto último puede que no sea necesario como en otros o como antaño. En algunos casos imagino que el programa te pedirá que le indiques al instrumento que estás iniciando una nueva grabación y algunos instrumentos pueden hasta bloquearse tras aterrizar al exceder la memoria disponible y no pasar la traza de la memoria temporal flash a la memoria permanente hasta que se libere espacio borrando los vuelos anteriores, algo que normalmente hará de forma automática. Una vez hecho eso, el instrumento ejecuta su rutina, crea y graba el fichero IGC correctamente.

Viene bien disponer de un espacio, sobre el instrumento o cerca del mismo, en el que puedas escribir la manga, con la dirección de giro, secuencia de balizas, tal vez un pequeño dibujo del trazado que tendría la manga sin la dibujaras sobre un mapa (con el norte hacia arriba), la hora de apertura de la ventana, la hora de apertura del start, la hora de cierre del gol y la hora límite de aterrizaje.

Si también tienes un altivario con GPS, necesitarás además aprender a:

7) Introducir horas de start y radio de los cilindros.

8) Introducir rutas de modo que sepas que el instrumento te guiará hacia la baliza siguiente cuando hayas **1)** entrado correctamente en el cilindro y **2)** «programado» cada baliza en el orden correcto.

9) Introducir las zonas de espacio aéreo prohibidas. Esto se hace en el ordenador y se carga en el instrumento mediante un cable. Si la zona de la competición está cerca de espacio aéreo restringido, esto puede suponer la diferencia entre una buena competición y una competición desperdiciada.

10) También necesitarás aprender cómo introducir múltiples horas de start en el caso de que quienes pongan las mangas opten por esa posibilidad. Los tipos de manga los veremos en el próximo capítulo.

Ejemplo

Como ejemplo práctico sobre el GPS, esto es lo que yo introduzco en mi Aircotec XC Trainer para una carrera a gol típica con comienzo desde el aire y con un cilindro de entrada de 10 km de radio alrededor de la 1ª baliza y 3 balizas. Será similiar para todos los altivarios con GPS.

TP1 Despegue

TP2 Start. Aquí tengo que meter el radio del cilindro en el menú de configuración de la ruta y la hora de inicio del start.

TP2 De nuevo, porque tras marcar el start, a veces nos hacen ir a la baliza. Normalmente se usa un 2º radio de 400 metros.

TP3 400 metros de radio.

TP4 400 metros de radio.

Gol 1000 metros de radio, fin del tramo de velocidad.

Gol 400 metros de radio, final de la manga. El cilindro de 400 metros debe atravesarse para obtener los puntos de velocidad; de lo contrario, sólo se obtienen puntos de distancia. La idea de este sistema es asegurarse de que los pilotos no corren más de la cuenta con el acelerador pisado a fondo cerca del suelo. Una vez un piloto ha superado el radio de 1000 metros del fin del tramo de velocidad, el tiempo se detiene y los últimos 600 metros los puede volar tranquilamente. Pero como esos metros DEBEN completarse, el piloto tiene que asegurarse de disponer de altura suficiente para llegar al último cilindro de gol o a la línea de gol, en el caso de terminar con línea.

Verás que una maga con 5 balizas, despegue incluido, necesita introducir 7 datos, pues el TP2 y el gol se meten dos veces.

En algunos instrumentos y según en que versiones de ellos, el start point tal vez se tenga que meter una vez más e indicar si es un start de entrada o de salida.

Es bueno actualizar el software de tu instrumento a la última versión estable disponible, porque así te aseguras de que permitirá las funciones y diseños de pruebas más habituales en la actualidad. Esto suele hacerse a través de la web del fabricante del instrumento.

NOTA: La idea que subyace a dibujar el recorrido de la manga es que siempre sepas en qué dirección tienes que ir para hacer la siguiente baliza. –Algo que puede sonar muy obvio, pero en el "fulgor de la batalla" esas cosas es fácil olvidarlas y un pequeño croquis del recorrido, te resultará tu mejor aliado para situarte en todo momento en la prueba–.
Incluso pilotos con gran experiencia y todos sus instrumentos indicándoles correctamente lo que tienen que hacer, pueden olvidar una baliza, hacerla mal o posicionarse mal y sentirse confundidos cuando su GPS le dice que vaya en otra dirección a la que tiene en mente, en estos casos, un vistazo al croquis aclara cualquier duda.

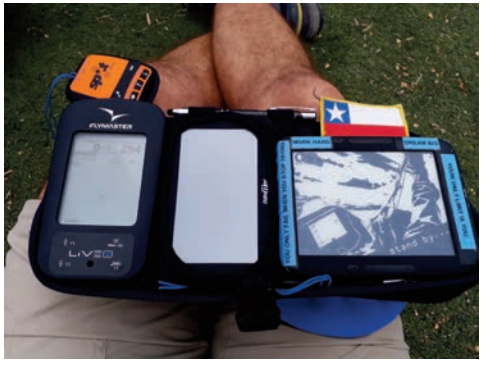
GPS de respaldo

Para que el GPS de respaldo sirva para algo, debes llevarlo encendido, con la ruta y grabando desde el principio. Si piensas que puedes limitarte a encenderlo cuando tu instrumento principal se quede sin pilas, te la estás jugando por los motivos siguientes (entre otros):

1) ¿Qué pasa si el instrumento principal no estaba grabando?

2) ¿Qué ocurre si el motivo por el que necesitas presentar el GPS de respaldo sólo surge cuando acudes a descargar tu vuelo después de la manga?

3) Tener que encender el instrumento en vuelo no es lo ideal, pues luego hay que activar la ruta, navegar hasta el tramo adecuado de esa ruta, etc. Teniendo presente la ley de Murphy, descubrirás que el día que te haga falta recurrir al GPS de respaldo es precisamente el día que ibas encabezando la prueba. Y tener que andar trasteando con aparatos electrónicos, aunque sea por unos minutos, no es lo que más interesa en una situación así, además necesitas la traza completa.



NOTA: Recuerda que el instrumento más usado en tu zona puede ser un instrumento exótico en otro lugar. Lleva siempre cables contigo. También es interesante tener un lápiz USB o tarjeta SD con los drivers que puedan hacer falta para reconocer tu instrumento, por si acaso.

Radios de VHF de 2 metros

En la mayoría de las competiciones se exige que el piloto lleve una radio capaz de sintonizar con la frecuencia de seguridad de la organización. Y la mayoría de los eventos de Categoría 2 no permiten el uso de radio para otro propósito que no sea ese, lo que significa que no puede ir un amigo tuyo por tierra contándote cómo está el viento en cada sitio o lo que están haciendo los demás pilotos. Por lo tanto, generalmente NO está permitido que te comuniques con amigos que estén volando en la competición o que estén volando por libre en la zona.

En los eventos de Categoría 1 la situación es un poco distinta. Como dichos eventos son también competiciones de equipo, a menudo se permiten frecuencias para los equipos, con lo que puedes hablar en vuelo con tus compañeros de equipo. El equipo noruego es famoso por lo bien que vuelan en equipo, y buena parte del éxito se debe a

que han trabajado bien la comunicación por radio. Saber lo que está ocurriendo un poco más allá en una manga supone una gran ventaja, al igual que lo es saber con qué altura están lanzándose a gol, etc. Asegúrate de manejarte con soltura con la radio, pues tener que concentrarte en otra cosa aparte de en el vuelo en sí puede dar al traste con tu toma de decisiones. A algunos pilotos les distraen mucho las conversaciones en vuelo (me encuentro entre ellos) y por ese motivo no son muy duchos en el uso de la radio. Si quieres usar la radio como herramienta en competición, te sugiero encarecidamente que practiques antes de que te haga falta de verdad.

Los eventos de Categoría 1 en los que se permite usar radios requieren por lo general que tu o tu jefe de equipo esté siempre en contacto con la frecuencia de seguridad. Si no tienes jefe de equipo y quieres poder hablar con tus compañeros en vuelo, no te queda otra que hacerte con una radio (dual) que pueda sintonizar dos frecuencias a la vez, pero atención porque puedes acabar hablando por la otra frecuencia sin darte cuenta.

Lastre

Es buen momento de echar un vistazo a las ventajas e inconvenientes de volar con lastre. Asumiremos que te encuentras en un rango de peso en el que PODRÍAS comprar una vela que se adecúa a la perfección a tu peso total en vuelo. ¿Quieres llevar lastre?

Mi opinión es que si te haces con una vela que te permita cargar con al menos tres litros de lastre, dispondrás de un parámetro más con el que jugar. Te sorprenderá la gran diferencia que puede suponer en prestaciones y mando de tu vela un sutil cambio en la carga alar, sobre todo en las velas Open, CCC y EN-D. Añádele el hecho de que no hay dos días iguales y verás cómo llevar una cantidad variable de lastre puede ser una ventaja. No pienso en pesos enormes, y recuerda que la FAI estipula un peso total máximo para tu equipo al despegue de 33 kg. Pero incluso añadir 3 kg a tu carga alar normal un día de condiciones fuertes, puede suponer la diferencia que te falte en transición y para el planeo final. Ten siempre presente que el tren de aterrizaje sigue siendo el mismo, independientemente de la cantidad de agua que lleves, así que no te pases. Y si vuelas con mucho lastre, acuérdate de ello al aterrizar o vacíalo en vuelo antes de la toma.

Página anterior: **En contacto con el equipo japonés. Valle de Bravo, Méjico, Campeonato del Mundo 2009. Foto Martin Scheel/azoom.ch.**

Izquierda: **Caminando hacia el despegue con el lastre en la mano. Foto Martin Scheel/azoom.ch.**

Los pilotos ligeros y las chicas sufren especialmente los inconvenientes de tener que cargar con un lastre excesivo. También les permite entrar en el rango de pesos de velas de una talla superior, porque buscan mayores prestaciones o simplemente porque no existe una talla tan pequeña de ese modelo homologada. Los pilotos grandes y pesados usan el lastre para ajustar la carga alar a las condiciones de vuelo.
La variación de la velocidad de vuelo en función del lastre es proporcional a la raíz cuadrada de la diferencia de carga. Es decir, si aumentas un 10% tu carga en vuelo, subirás en un 3% tu velocidad.

Lista de comprobación

¿Estás ya listo para viajar a una competición? Comprueba la lista que se da a continuación y lo sabrás.

✔ **1)** Vela en perfectas condiciones de vuelo.

✔ **2)** Silla (y contenedor de lastre).

✔ **3)** Paracaídas plegado recientemente (hablaremos más adelante de distintos tipos de paracaídas de emergencia).

✔ **4)** Acelerador.

✔ **5)** Cockpit porta-instrumentos.

✔ **6)** Casco.

✔ **7)** Guantes.

✔ **8)** Gafas de sol.

✔ **9)** Pasamontañas.

✔ **10)** Dos instrumentos con GPS.

✔ **11)** Dos varios.

✔ **12)** Radio de 2 metros.

✔ **13)** Cargadores y pilas de repuesto para todos los instrumentos, radio y teléfono incluido.

✔ **14)** Adaptadores para poder enchufar tus cargadores a tomas de corriente de otros países. Un truco es llevar solo un adaptador conectado a un alargo multitoma. Comprueba que todos los cargadores funcionen en 110-240V. Si no es así, tendrás que echarle imaginación.

✔ **15)** Cables para conectar tu GPS al ordenador (sobre todo si usas instrumentos «raritos»).

✔ **16)** «Bolsa mágica» con repuestos de cordinos para la vela y acelerador, tejido adhesivo para parches, poleas de repuesto y mosquetones pequeños para apaños, hilo y una gran aguja roma para coser y empalmar cordinos, una herramienta multiuso, un asa y un contenedor interior de repuesto para el paracaídas.

✔ **17)** Navaja de gancho (corta-bandas).

✔ **18)** Teléfono móvil.

Lee Paul García en el Cto. de España de Arcones 2008. Foto: Mario Arqué.

NOTA: En realidad, para cumplir con la regla de la FAI sobre el uso de las radios, basta con que el equipo tenga una sola radio capaz de sintonizar a la vez dos frecuencias, incluso si tu jefe de equipo también participa y vuela. Esto no difiere de tener un jefe de equipo en el suelo con dos radios, una para escuchar la frecuencia de seguridad y otra para comunicarse con los pilotos de su equipo. Las radios capaces de sintonizar dos frecuencias a la vez son más caras y complejas, pero como ya he comprado una, espero que poder hablar con mis compañeros durante la manga me aporte alguna ventaja.

Capítulo 2: Volar en competición

Tipos de manga

Se diga lo que se diga, en realidad sólo se usan dos tipos de mangas en competiciones de parapente:

- Carrera a gol.
- Distancia libre / Distancia libre sobre un eje.

La carrera a gol puede dividirse en varias sub-categorías diferentes dependiendo del método de comienzo de la prueba que se emplee:

- Con salida desde el aire.
- Salida desde el aire y varias horas de salida (starts o "relojes").
- Salida desde el aire, tomando el tiempo a cada piloto en el start.
- Carrera a gol empezando desde el momento de despegue.
- Tiempo total a gol tomado desde el suelo en la apertura de la ventana.

Las dos últimas modalidades son bastante raras, y la primera, la carrera a gol con salida desde el aire, es, con diferencia, la más común. En eventos de Categoría 1 y 2 son raras las pruebas de distancia libre y ello se debe a la gran complejidad que supondrían las recogidas, así como al hecho de que a algunos pilotos les disgusta tener que hacer vuelos largos en competiciones que duran muchos días. En gran medida, los pilotos tienden a preferir la carrera a gol normal porque les da la oportunidad de comprobar cómo van en cualquier momento de la manga. Si vas solo y por delante ¡es posible que estés ganando! En las mangas en las que se toman tiempos de salida, nunca sabes del todo cómo van las cosas hasta que no salen las clasificaciones.

En las muy contadas ocasiones en las que he volado mangas de distancia libre, ésta siempre ha sido a lo largo de un eje, lo que significa que el director de competición define una línea que va desde el despegue hasta una baliza determinada, y para las puntuaciones todas las distancias se proyectan respecto a esa línea (proyección perpendicular). Esto anima a los pilotos a mantenerse en dicha línea, lo que a su vez hace que las recogidas no supongan tanta pesadilla. Así de pronto, en los 16 años que llevo compitiendo, sólo puedo recordar dos mangas de esas, ambas en España. En las dos acabé regresando a la organización a eso de las cinco de la madrugada, muerto de miedo al ser recogido por un conductor que no estaba menos cansado que los pilotos que llevaba de vuelta en su vehículo.

En un capítulo posterior hablaré de estrategias para cada tipo de manga.

Balizas

Las balizas de la competición las cargas en tus instrumentos al hacer la inscripción o previamente te las bajas de internet. La mayoría de los programas de verificación usados en competición también añadirán una baliza adicional "de pega" con tu número de piloto en esa competición, para que el programa reconozca tus instrumentos cuando acudas a descargar el vuelo después de cada manga.

Tienes que usar las balizas para generar las rutas de las mangas durante o después del briefing de la manga. Recuerda que cada baliza puede tener un radio diferente. Los directores de competición usan

esa posibilidad para facilitar el paso por una baliza que de lo contrario resultaría difícil, por ejemplo si la baliza es la cumbre de una montaña, pero el techo está demasiado bajo para subir hasta la misma o en terreno llano, cuando se desconoce si en la baliza hay obstáculos peligrosos o escasean los buenos aterrizajes. Como ya dije antes, debes estar familiarizado con la introducción de radios diferentes para las balizas en tu altivario-GPS, o en el caso de que uses un GPS genérico, hacerte una notita y pegarla junto al instrumento para saber qué radio tiene cada una. Acuérdate de consultar esa notita en vuelo. Montones de pilotos se han visto preguntándose a sí mismos por qué el resto se daban la vuelta de pronto cuando todavía quedaba un buen tramo hasta la baliza, sin caer en la cuenta de que para esa baliza concreta el radio era mayor.

Se considera que una baliza se ha pasado bien cuando hay al menos un punto de traza en el interior del cilindro, o una línea que vaya de un punto de la traza al siguiente y atraviese la periferia del cilindro. Esto implica que debes mantenerte dentro del cilindro el tiempo suficiente para estar seguro de que tus instrumentos hayan grabado ahí dentro un punto de traza. Dicho tiempo puede oscilar entre 1 y 20 segundos, dependiendo de los ajustes de grabación que hayas seleccionado. Espero que tengas un instrumento capaz de registrar con más frecuencia que un punto cada 20 segundos, pues si fuera así verías cómo el grupo con el que ibas volando te deja atrás.

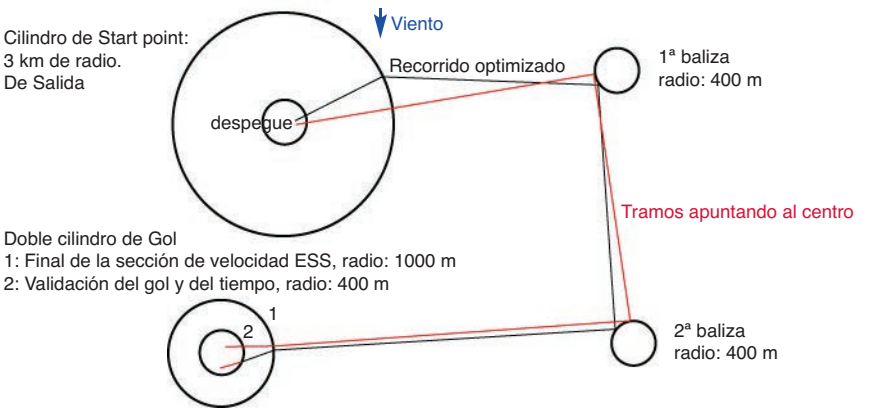
Los instrumentos modernos son inteligentes y pueden forzar la grabación de un punto al darse cuenta de que llegas al cilindro, acortando temporalmente el lapso de grabación a un segundo, cuando el resto del vuelo graban más espaciado para ahorrar memoria.

Hacer bien la baliza

Podemos ganar un tiempo sustancial si nos aseguramos de no pasar más tiempo del necesario volando dentro del sector FAI. El sector FAI de una baliza es un círculo con un radio de 400 metros alrededor de las coordenadas del centro de la baliza en cuestión. Imagínate una manga que tuviera 4 balizas situadas dibujando un rectángulo.

La línea roja del dibujo muestra la traza simplificada de un piloto que pone demasiado énfasis en recorrer la menor distancia posible desde el lugar en el que está hasta el centro del cilindro de la próxima baliza, mientras que la traza negra es de un piloto que entiende lo que es una ruta de vuelo optimizada. El segundo piloto entra en el sector FAI en el punto óptimo para seguir hacia la baliza siguiente, mientras que el primero se acerca a cada baliza como si fuera el gol. Si la manga tuviera sólo una baliza o radios muy grandes, la desventaja de hacer esto mal sería todavía mayor.

Optimización del circuito en función de las bisectrices de cada tramo.



Derecha: Estos ya vuelven de la baliza. Nosotros todavía vamos. Sobre Turquía. Foto Mark Hayman

Donde más claro se ve la ventaja que gana el piloto más eficiente es en la última baliza antes del gol. En ocasiones en las que los pilotos ya se encuentran en planeo final camino de la última baliza, el acercarse a ella para marcarla en el punto más ventajoso puede suponer varios puestos de diferencia en el gol.

Los instrumentos actuales ya te dirigen a ese punto óptimo del cilindro en lugar de apuntar al centro. Pero este caso has de saber si te va a dirigir al punto óptimo del recorrido ideal o al mejor punto posible a partir de tu posición actual, lo que hará que ese punto varíe.

Gol

En las competiciones de parapente se usan dos tipos de gol:

- **Goles virtuales**, es decir, goles que únicamente son visibles en la pantalla del GPS y que suelen consistir en un círculo alrededor de las coordenadas de gol, con un radio establecido, que normalmente es de 400 metros, o una línea que atraviesa la baliza del gol, perpendicular al rumbo desde la última baliza antes del gol. La línea suele tener una anchura de 100 ó 200 metros.

- **Goles físicos**, consisten en una tira ancha de lona o material similar, colocada lo más cerca posible (lo ideal es que vaya justo encima) de las coordenadas de gol y perpendicular al rumbo desde la última baliza.

En ambos casos, la línea de gol, ya sea virtual o física, debe cruzarse volando. Las líneas de gol físicas hacen más atractivas las pruebas para los espectadores, pues estos no tienen manera de ver con exactitud cuándo un piloto cruza un gol virtual.

NOTA: Fíjate en que los instrumentos normales con GPS dificultan el aprender de tus errores cuando te acercas mal a la baliza, puesto que saltan automáticamente para apuntar a la siguiente tan pronto como se toca el perímetro de la baliza. Esto supone que puedes seguir volando en el sector de una baliza ya hecha sin saberlo. Para aprender más sobre esto, usa un GPS con mapa para que te muestre los cilindros mientras tu altivario-GPS indica el rumbo a la siguiente baliza. Los nuevos instrumentos con mapa o plotter, muestran tu traza y hacen zoom sobre el cilindro para ver en detalle como gestionas cada baliza.

En los últimos años, el cronómetro se ha detenido en el ESS (fin del tramo de velocidad), que es un cilindro virtual más grande alrededor de las coordenadas de gol, para que los pilotos no vuelen a toda velocidad cerca de una línea de gol física. Esto ha supuesto una pérdida para el espectáculo, pero se ha ganado mucho en seguridad.

Dicho cambio se introdujo a raíz del grave accidente de Jean-Marc Caron en el Europeo de Morzine (Francia) de 2006, cuando tuvo una plegada cerca del suelo, acelerando hasta la línea de gol con poca altura y en condiciones de viento de turbonada (tormenta).

El briefing de la primera manga

A estas alturas, ya hemos reunido todo el material necesario para acudir a una competición, es de esperar que hayamos aprendido cómo usar toda la avanzada electrónica que incluye y sabemos de qué va a hablar el director de la competición cuando dé su primer briefing. Así pues, es el momento de echar un vistazo a los últimos preparativos que debes hacer antes de presentarte en el despegue.

Reglas de la CIVL y reglamento local

No diré que tengas que saberte de memoria la Sección 7b, pero sugiero que le eches un vistazo antes del briefing de la primera manga. Si eres como yo, esto lo estarás leyendo ya a toda velocidad (reglas bla bla bla, reglamento local bla bla bla). Pero si de verdad te pareces a mí, te lamentarás de no habértelas leído con calma.

También DEBES saber dónde puedes encontrar el reglamento local en el caso de que lo necesites durante el campeonato. Esto suele ocurrir en competiciones en las que el tiempo no es perfecto desde el comienzo. Si tienes un móvil moderno o una tablet, cárgales un pdf con una copia de ambos reglamentos y tenlos a mano en el despegue por si surgiera una situación en la que conocer las reglas pudiera suponer una diferencia.

El reglamento local debería contener un párrafo sobre el procedimiento para detener una manga y cómo se calculan los puntos. Léetelo ANTES de despegar en la primera manga, pues puede suponer la diferencia entre ganar una competición o perder una semana.

La fórmula de puntuación GAP

Cuando ya llevamos más de una década de este nuevo milenio, parece que la fórmula de puntuación GAP se ha impuesto sobre casi cualquier otra fórmula de puntuación alternativa. Esto supone que, para volar de manera que se saque el máximo partido al sistema de puntuación, vale la pena comprenderlo un poco mejor de lo que la mayoría de nosotros podemos presumir que lo conocemos.

La fórmula de puntuación GAP la crearon originalmente los pilotos de ala delta Gerolf Heinrichs, Angelo Crapanzano y Paul Mollison. GAP son las iniciales de sus nombres. La premisa básica de sus algoritmos es la de tratar que cada manga se puntúe de acuerdo a su validez para medir la destreza volando, en lugar de asumir ciegamente que la primera persona en llegar al gol es la que mejor lo ha hecho, independientemente de cómo haya transcurrido la manga. Esto son buenas noticias. Las malas son que los algoritmos en sí no están públicamente disponibles, y que incluso si lo estuvieran, la mayoría de nosotros no los entenderíamos.

Como pilotos, necesitamos comprender lo que determina la validez del día, y también cómo debemos volar para exprimir al máximo nuestras habilidades.

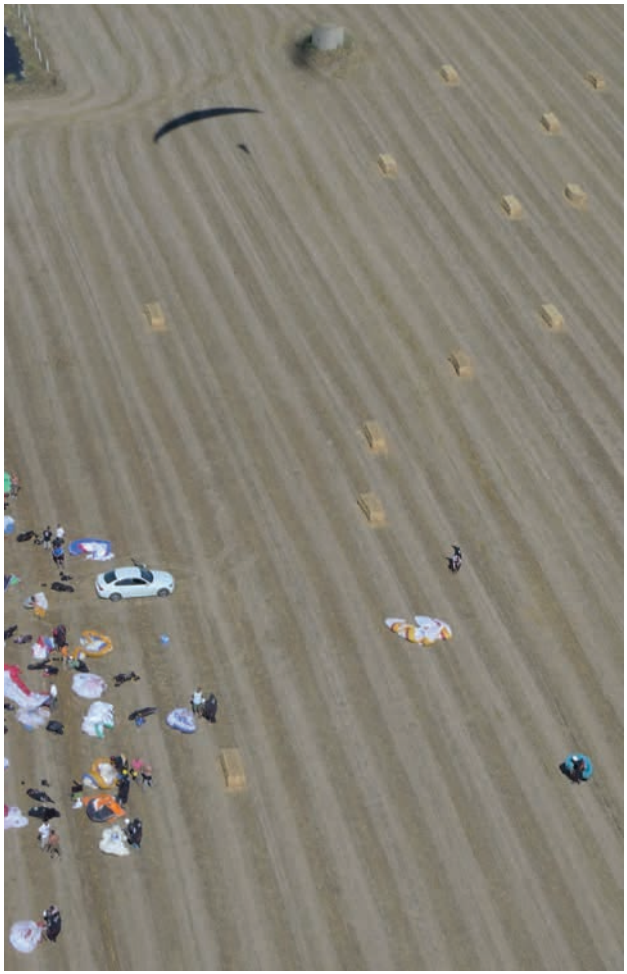
La validez del día y de la manga se basa en una serie de factores:

1) Validez del despegue; **0** si nadie despega, **1** si todos los pilotos inscritos en la competición despegan. La idea es que si muchos pilotos no pueden o deciden no despegar (porque el día les parece peligroso), no queremos animar a que se vuele en condiciones peligrosas.

2) Validez de la distancia; si la mayoría de los pilotos apuntados vuelan más allá de la **distancia mínima** (ver más abajo), y una buena parte de los pilotos vuela la **distancia nominal** (ver también más abajo), entonces la **validez de la distancia** es **1**. La idea es que no queremos que se ganen o pierdan competiciones en días en los que apenas un piloto logra alejarse del despegue mientras que el resto se hunde. Un día así le dará al piloto «afortunado» relativamente pocos puntos, pero si ese piloto lo ha ido haciendo bien en el resto de las mangas, esos pocos puntos pueden ser lo que le aseguren la victoria. Y lo harían de manera justa.

3) Validez del tiempo; si la manga se completa en menos tiempo nominal (ver más abajo), la validez del tiempo es inferior al factor **1**. No hace falta explicar que una manga muy rápida puede consistir en apenas dos térmicas y un planeo final viento en cola, lo que no es lo idóneo para demostrar la destreza. El ganador sigue ganando y obtiene más puntos que sus rivales, pero no logra tantos como si la manga hubiera sido más larga.

No cabe duda de que llegar por fin a gol da satisfacción, aunque por lo general no apreciemos ver ya un montón de velas allí. Foto Mark Hayman.



Gol de Ávila, Pre-Mundial de Piedrahíta 2010. Foto: Mario Arqué.

Arriba: El nivel de aprehensión de muchos pilotos será mayor en este momento, pero así debe ser, pues rendimos mejor con un poco de adrenalina en la sangre, briefing de Tomas Brauner. Foto Mark Hayman.

Todo estos factores tienen que ver con una serie de parámetros GAP que establecen los organizadores del campeonato antes de la 1ª manga:

1) Distancia nominal. Es la distancia que los organizadores esperan que debe tener una buena manga.

2) Tiempo nominal. El tiempo que se calcula que llevará completar una buena manga.

3) Porcentaje de pilotos en gol. El número de pilotos que completan la manga para que ésta sea una buena prueba de las destrezas de pilotaje debe alcanzar cierta proporción. Si apenas unos cuantos pilotos «afortunados» consiguen llegar a gol, es que algo ha fallado.

4) Distancia mínima. Es la distancia mínima que se dará a un piloto por el mero hecho de despegar. La idea de esto es que por debajo de esa distancia no tiene sentido medir el rendimiento, por lo que más vale que los pilotos que se hundan lo hagan en el aterrizaje oficial a que se desperdiguen por todos lados a lo largo de los primeros kilómetros de la manga, arriegándose de manera absurda por volar unos pocos metros más y complicando las recogidas.

Fíjate en que todas las buenas intenciones de los creadores de la fórmula se van al traste si los organizadores de la competición no saben apreciar los detalles sutiles. Un error muy común en cuanto a esto es el de establecer unos parámetros demasiado bajos para asegurarse de que todas las mangas valdrán 1000 puntos o tengan un valor lo más próximo posible a esos 1000 puntos. Esto también es popular entre pilotos mal informados, pues mola mucho conseguir 1000 puntos en una manga o llevarse más puntos para el ranking, pero en la práctica dejará sin valor la brillante idea de introducir un concepto como la validez del día, y a veces dará lugar a unos resultados bastante erráticos. Es mucho mejor establecer unos parámetros realistas y aceptar que todos los días no son iguales y que por tanto no deben ser puntuados como si lo fueran.

En el núcleo de la fórmula de puntuación GAP reside la convicción de que las competiciones no deben ganarse a base de chupar rueda. La fórmula trata de lograrlo premiando a los pilotos que comienzan la manga pronto y que van por delante, para animar a que se vuele de manera independiente y desde el momento en el que se abra el start. Como verás cuando leas el apartado sobre chupar rueda que hay en el capítulo siguiente, la fórmula sólo ha logrado esto en parte. Ganar una manga probablemente sea más fácil si vuelas de la manera que los padres del GAP postulan, pero para ganar una competición lo seguirás teniendo un poco más sencillo si «deambulas» con el grupo de cabeza, por decirlo de un modo coloquial.

Un elemento de seguridad muy importante que tiene la fórmula GAP es que los días en los que casi nadie hace gol, o al menos en los que grupos grandes de pilotos aterrizan más o menos juntos, dichos pilotos obtendrán una puntuación similar al margen de sus posiciones relativas. La idea es que puede resultar muy peligroso animar a los pilotos a que pasen sobrevolando por los pelos la siguiente línea de alta tensión para llegar 100 metros más allá que los que aseguraron y aterrizaron antes de los cables. Esto se traduce en ver a muchos pilotos con los mismos puntos alrededor de puntos difíciles de la manga, pero también, y esto es importante, en puntos adicionales para aquellos que llegaron volando bastante más allá de dichos puntos difíciles. La moraleja es que si estás en un grupo que sin pensárselo bien se tira pla-

neando hacia una zona en sombra y tu piensas que se irán al suelo seguro, merece la pena esperar a ver si las condiciones mejoran y eso te permite superar a ese grupo que se hundió. Aunque no llegues luego mucho más allá, el mero hecho de superar un punto difícil siempre se ve recompensado por la GAP en días así.

Aunque no es algo sobre lo que tu puedas hacer gran cosa, también deberías comprender que cuantos más pilotos lleguen a gol DESPUÉS de ti, más puntos de velocidad obtendrás. Si eres la única persona en gol un día que se adecúe bien a los parámetros de la fórmula de puntuación GAP, puedes encontrarte con que tu hazaña se vea recompensada con unos puntos más bien rácanos.

Antes de despegar en la primera manga de una competición, siempre deberías informarte sobre los parámetros GAP empleados para esa competición concreta. Por ejemplo, el programa de puntación FS, que puede usarse empleando diversas versiones de la fórmula de puntuación GAP, tiene una serie de casillas que el director de competición debe rellenar antes del comienzo de la misma. Son las siguientes (en el orden en el que aparecen en el cuadro de diálogo en FS):

1) Usar puntos de distancia (supongo que ésta se marcará siempre con una Y, o sea, Sí).

2) Usar puntos de tiempo (igual que la de antes).

3) Usar puntos de comienzo (por defecto está en Sí, para animar a los pilotos a que comiencen a volar la prueba).

4) Usar Leading points, o puntos de ir por delante. Este es un aspecto nuevo del GAP2007 y premia a los pilotos que arriesgan, volando solos por delante, etc. Por defecto está en No, pero tiene tanto sentido que debería estar en Sí.

Nota: En la última versión de la fórmula empleada en el Campeonato de España 2013 en Pedro Bernardo, los Leading Points llegaron a suponer el último día hasta 200 puntos de los mil puntos en juego.

5) Usar puntos de orden de llegada. Por defecto está en Sí, por motivos de seguridad (ver más adelante).

6) Usar puntos de tiempo de llegada. Por defecto está en No, aunque parece que la mayoría de los organizadores de competiciones prefieren que esté en Sí. La idea que hay tras estas dos últimas opciones es que GAP2007 trata de animar a que se vuele de manera segura, incluso durante el planeo final. Si puedes ver que no alcanzarás a quien va por delante de ti, pero que quien va detrás de ti tampoco te alcanzará a ti, entonces, con los puntos del orden de llegada podrías levantar un poco el pie del acelerador sabiendo que te puntuarían en función de tu orden de llegada al gol, más que por tu tiempo de llegada. Personalmente me gustan más que a nadie las carreras, y además las llegadas a gol se han vuelto mucho más seguras desde que se implantó el cilindro de 1 kilómetro como fin del tramo de velocidad, así que suelo preferir que se puntúe por tiempo de llegada en lugar de por orden, pero como existen esas dos posibilidades, no dejes de enterarte bien con cúal te puntuarán en cada competición.

Como piloto competidor, tendrá un interés especial para ti el que haya o no puntos por ir delante durante la manga. Esto es sobre todo importante si eres de los que van a muerte, sin importarles lo que hagan los demás, pues a esos pilotos, sobre todo si llegan a gol, se les recompensa bien por su esfuerzo. Pero ir toda la manga solo y por

delante, para acabar aterrizando a 2 metros de la línea (algo que si la casilla de leading points se ha marcado en No se ve penado de manera extremadamente dura), también resulta ligeramente menos deprimente si esa casilla se ha marcado como Sí, pues en esos casos el audaz, pero desafortunado piloto seguirá obteniendo más puntos que el incorregible chuparruedas que llegue a gol varias horas después que los primeros.

El programa FS por fin les da a los directores de competición la opción de elegir si descalificarán a los pilotos que entren en el cilindro del start demasiado pronto o si les penalizarán con una gran cantidad de puntos de velocidad. En competiciones más pequeñas y amistosas, en las que lo principal es aprender y divertirse, lo normal es marcar esta casilla como Sí y aplicarle un factor de tal vez 20, mientras que en competiciones de Categoría 1, casi con toda seguridad estará marcada en No.

Los parámetros del GAP deben estar plasmados en el tablón de la manga. Si no, por lo general pueden encontrarse en la parte inferior de las hojas de clasificación de cada manga.
Hay que tener en cuenta que aunque la PWC también esté usando ahora el sistema GAP, se han esforzado en realizar cambios que normalizan cada manga para que valga 1000 puntos. Su razonamiento es que no se podría puntuar un vencedor general para la temporada basada en más de un evento, es decir, que no se debe comparar la calidad entre los eventos. Sigue sin convencerme, pero mentes más claras lo defienden con ardor, así que tal vez lo que pasa es que no lo pillo o que quieren tratar a todos los eventos como iguales. Superfinal de la Copa del Mundo 2009, Poggio Bustone (Italia). Foto Martin Scheel/azoom.ch.

Esperando a que se abra el Start. Foto Nick Greece.

Capítulo 3: Miedo

Antes de que empecemos a hablar de los aspectos más avanzados y más prácticos del vuelo en competición, creo que es importante que nos desviemos rápidamente para hablar de un tema siempre presente en los deportes ricos en adrenalina y que no se debate a menudo, al menos entre los pilotos de competición de parapente: el miedo.

Y es que debemos admitir que volar aeronaves flexibles como los parapentes en aire agitado puede asustar bastante. Deduzco que si has llegado hasta este punto, es decir, si eres o quieres convertirte en un piloto de competición, ya te habrás ingeniado algunas estrategias básicas para afrontar el miedo. En esta sección veremos algunos de los trucos que yo empleo para combatirlo, y espero te sean útiles a ti también.

No podemos hablar del miedo sin hablar de riesgo, tanto el real como el imaginario, riesgos que debemos afrontar cuando volamos. El primer paso para gestionar el miedo es aprender a discernir entre los riesgos reales y los imaginarios. Entre los primeros se encuentran cosas que podrían suceder durante un vuelo, como los siguientes ejemplos que se dan sin un orden particular:

- Colisiones en el aire.
- Plegadas asimétricas cerca del relieve.
- "Encuentros en la tercera fase" con cumulonimbos.
- Ventarrones y Otros.

Entre los imaginarios, o riesgos percibidos, podemos mencionar entre otros los siguientes (de nuevo sin un orden determinado):

- Rotura de los mosquetones (temor especialmente popular).
- Rotura total del suspentaje.
- Perder el control (fuerza G o que la situación nos desborde, etc).
- Que funcione mal el paracaídas de emergencia.
- A las alturas (vértigo), a un aterrizaje difícil o no llegar al campo.

Tengo la impresión de que la gente que pelea contra niveles de aprensión excesivos, batalla más con conceptos que tienen su origen en esta segunda categoría y que no son sino subproducto de una imaginación dañinamente activa. Creo que, si eres un piloto de competiciones de parapente de nivel alto, es bueno ser ligeramente menos imaginativo que el resto de los mortales, pues así evitarás que tu mente te juegue malas pasadas. Recuerda que tan pronto como el miedo se adueñe de la situación, todos los pensamientos útiles se irán al garete, y en situaciones potencialmente letales lo que más te interesa es tener al cien por cien todas tus facultades disponibles.

Encuentro útil funcionar con un sistema de cajones mentales, no muy distinto a los sistemas de Ikea para que tengas ordenada tu ropa. El principio es que, siempre que surgen en mi cabeza pensamientos no deseados durante el vuelo (del tipo «me pregunto si ese mosquetón aguantará» o «me pregunto si habrá una térmica allí cuando yo llegue»), entonces tomo esos pensamientos y los guardo en un cajón que cierro con siete llaves. Es una técnica de visualización que usaremos mucho más cuando lleguemos al capítulo sobre el juego mental, pero resulta necesario introducirla aquí porque también la podemos usar para gestionar el miedo.

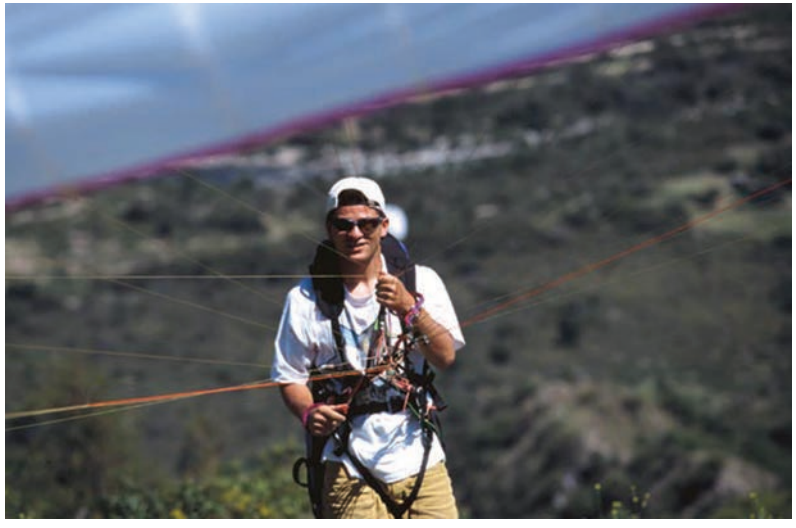
Para poder archivar de manera segura los pensamientos de advertencia sin comprometer por ello tu propia seguridad, necesitas tener

motivos para sentir confianza en tu habilidad para afrontar dificultades. El asunto es que, si no dejas de apilar cargas en tu mente consciente (cuya capacidad para procesar datos es bastante limitada), la puedes sobrecargar antes de lo que piensas y, en momentos críticos, encontrarte con la desagradable sorpresa de tenerla ocupada tratando algún problema «arbitrario». Esto implica que, para que dichas cosas no ocupen un ancho de banda que puedas necesitar para otras funciones (como tirar el emergencia si todo lo demás falla), pilotar tu vela y MANTENERLA volando incluso en aire salvaje, DEBE ser algo instintivo o automático. No resulta infrecuente enterarse de que buenos pilotos han llegado al suelo de manera violenta porque se olvidaron de tirar el paracaídas cuando deberían haberlo hecho. Creo que con frecuencia esos pilotos están tan ocupados resolviendo el problema de manera consciente que se olvidan de vigilar su altura. Nosotros no queremos que eso nos suceda ¿verdad?

Tener plena confianza sobre tu capacidad para afrontar dificultades implica saber que se posee suficiente control de la vela como para mantenerla volando en esas condiciones. Como ya mencioné en un capítulo anterior, una manera de saber si eso es así consiste en hacer grandes wingovers y espirales asimétricas e inversiones de giro una y otra vez. Personalmente dudo de se puedan hacer wingovers fluidos y perfectos usando la mente consciente, pues creo que las cosas ocurren demasiado deprisa para que eso sea efectivo. De modo que si has alcanzado ese nivel, entonces tus destrezas «automáticas» habrán entrado en acción y estarás listo para el combate.

Una vez hayas volado una cuantas competiciones, verás que algunos pilotos tienen una imaginación mucho menos exhuberante que otros. De hecho, parece que un número nada desdeñable de ellos sencillamente ignoren todas las señales de peligro, independientemente de lo evidentes que te puedan resultar a ti. Por lo general, es posible dividir a esos pilotos en dos categorías diferenciadas: la de los relativamente nuevos y que aún no han visto lo suficiente para que su nivel de apreciación de riesgo se eleve, y la de los pilotos natos, capaces de mantener su vela volando en las condiciones más salvajes. Nuestro propósito aquí consiste en asegurarnos de que te conviertes en un piloto de esta segunda categoría, no de la primera, así que regresemos brevemente al asunto de riesgos reales frente a riesgos imaginarios.

Cuando hablamos de riesgos reales no creo que haga falta que diga que te vendrá bien NO ignorarlos por completo. De todos modos, si dejas que tu imaginación se desboque, la aprehensión que sientas hacia los peligros puede mermar tu capacidad para enfrentarte a ellos. Dicho de manera lisa y llana: te propongo que encierres incluso esos miedos en los cajones virtuales de los que hablamos y que dejes que sea tu mente subconsciente la que se ocupe de los peligros reales. Esto tal vez te lleve un poco de práctica, ya que puede que estés en sintonía con los mensajes de advertencia que emanan de tu mente subconsciente, pero también puede que no lo estés. Si, aunque no hayas dejado demasiada rienda suelta a tu imaginación, sientes que algo está leve o incluso gravemente equivocado, más te vale reevaluar a todos los niveles tu situación respecto a un peligro inminente. Esto se debe a que lo más probable es que tu mente subconsciente, famosa por su capacidad para procesar una cantidad de datos mucho mayor que tu mente consciente, habrá detectado por lo general el peligro que se avecina mucho antes de que seas consciente del mismo.



No parece muy estresado ¿verdad?. Un joven Kari Eisenhut, prepara su vela en La Cumbre, Argentina. Foto Martin Scheel/azoom.ch.

En un terreno más mundano, para mantener bajos los niveles de ansiedad no hay nada como unos preparativos minuciosos. Con esto quiero decir que si estás preocupado con algún componente de tu equipo de vuelo, compruébalo o haz que te lo comprueben. Y si no estás seguro sobre cómo reaccionarás cuando las condiciones se pongan duras, haz un curso SIV para descubrirlo.

En el prólogo de este libro mencioné por encima los riesgos residuales. Un riesgo residual es el riesgo objetivo que se mantiene después de que hayas tomado todos los cuidados posibles para eliminar el riesgo. El riesgo residual es lo que hace que el parapente sea una actividad arriesgada, incluso para pilotos cuidadosos y completos. Si piensas que puedes eliminar por completo el riesgo residual, estás equivocado y, probablemente, has elegido el deporte equivocado. El riesgo residual está íntimamente ligado a lo que a menudo se denomina factor humano, es decir el hecho de que como seres humanos tendemos a cometer errores, y nuestras aficiones deberían estar pensadas para eso (si es que queremos sobrevivir). Emplearé una analogía para explicar esto en detalle.

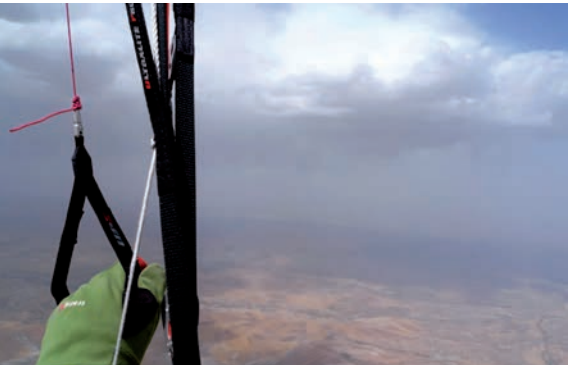
Digamos que haces escalada en roca, lo que por cierto practican muchos pilotos de parapente. Has escalado durante muchos años, siempre encordado, pero nunca has llegado a caerte. Para algunos escaladores el paso lógico siguiente sería prescindir de la cuerda, pues es un engorro que en realidad nunca necesitaron. Ese razonamiento, aparentemente lógico, no tiene en cuenta que eres un ser humano y que los seres humanos cometen errores. Si te respetas a ti mismo y a tus allegados, tanto por tu propio bien como por el de ellos debes disponer de una segunda oportunidad, lo que no sería el caso para alguien que escalara en “solo integral”, es decir, sin cuerda.

En parapente esto puede traducirse en una serie de cosas. Por ejemplo, si eres un novato que todavía no ha aprendido a volar de manera activa, acercarse mucho al relieve en condiciones térmicas y turbulentas sería bastante parecido a escalar sin cuerda. Si algo sucediera, estarías realmente vendido. Pero si eres un piloto de pruebas curtido, con un control de la vela como el que tiene por ejemplo Mike Küng, podrás acercarte más al relieve y seguir contando con un margen de seguridad satisfactorio. Puedes incluso pisar el acelerador, hasta cierto punto, mientras estés seguro de que el primer incidente que tengas no te vaya a dejar fuera de combate. Luego, si ocurre algo tan inesperado y radical que acabes pegándotela, serás víctima del riesgo residual. Es decir, calculaste algo mal por el camino, error que la gente tiene tendencia a cometer.

El autor con el orgullo tocado tras fallar un despegue en Valle de Bravo (Méjico). Después de competir tantos años, mis propios miedos en el despegue suelen estar más asociados a este tipo de incidentes, lo que hace que me pierda el start o retrase a otros.
En el Mundial de Valle de Bravo 2009, el 20% de los participantes sufrieron algún incidente o accidente: arborizaje, lanzamiento de paacaídas, lesiones y en un caso encontró la muerte (el suizo Stephan Schmoker).

A la derecha: precisamente el malogrado y gran Schmoker jugando en Fiesch (Suiza), para no meterse en la nube mientras espera la apertura del Start.
Fotos Martin Scheel/azoom.ch.

Abajo: El cumulonimbo del Nacional de Pegalajar (Jaén) 2012. ¿Miedo real o imaginario? Foto Mario Arqué.



Capítulo 4: Hacer trampas

Aquí tengo una sorpresa para ti: la gente HACE trampas en las competiciones de vuelo libre. Echemos primero un vistazo al concepto de trampas propiamente dicho y luego discutiremos las (relativamente pocas) posibilidades que hay para hacer trampas.

Las competiciones de vuelo libre no tienen los premios de otros deportes y son raros los eventos en los que haya un premio de, digamos, 1.000 euros para el primero. Obviamente, esto es algo bueno desde el punto de vista del juego limpio. Tengo pocas dudas de que la camaradería, la hermandad, si se prefiere llamarlo así, no sería tan evidente si hubiera dinero de por medio. De todos modos, algunas personas usan las competiciones como trampolín para conseguir un trabajo en la industria del parapente, y para la mayoría de la gente joven que viaja por el mundo para vivir su sueño, 1.000 euros pueden suponer una gran diferencia. Por lo demás, como piloto de competición, lo que uno quiere es ganar (ver la introducción del libro), así que si existen atajos para lograrlo, a algunos les pueden resultar atractivos.

Pero consideremos brevemente cuál es el motivo por el que volamos competiciones. Lo hacemos sobre todo para mejorar nuestras propias destrezas (destrezas de vuelo, no habilidades para hacer trampas), y lo hacemos para ganar autorespeto y el respeto de los que nos rodean. Si te ganas el respeto de los demás haciendo trampas, te garantizo que ese respeto tendrá un gusto bastante amargo. Y si hacer trampas te hacer ganar el respeto que sientes tú por ti, es que necesitas tratarte la esquizofrenia con un profesional. No hagas trampas.

Hay varias maneras de hacer trampas en competiciones. Lo probable es que no las conozca todas, pues soy una persona bastante poco imaginativa, pero aquí están las que se me ocurren:

1) Usar radio de equipo cuando no se permite. Los que sé que han hecho esto, han tenido por lo general a una persona en el suelo que les contaba lo que estaban haciendo los que iban por delante, etc. Rara vez se comprueba si la gente hace trampas con la radio y puede parecer algo «seguro», pero hasta yo he descubierto a veces a alguien haciéndolo y no mola nada. Recuerda que incluso si esa persona no te está pasando información útil alguna desde el suelo, eso sólo lo sabréis tú y esa persona, por lo que si alguien te pilla hablando por radio, seguiremos asumiendo que estabas haciendo trampas.

2) Meterse en las nubes. Es la forma más común de hacer trampas e imposible evitarla por completo. El motivo de ello es que los únicos que pueden comprobar si los competidores se meten en una nube son otros competidores, y puede que tengan motivos para no andar contándolo, puesto que TODOS, en algún momento a lo largo de su trayectoria en competición, habrán estado más cerca de las nubes de lo que estipulan las reglas. Para mí la diferencia es clara: si alguien entra un poco y sale de la nube mientras espera a que se abra el start, no hay tanto problema, pues todos lo hacemos. Pero si durante la manga alguien entra a conciencia en una nube y sale en el trazado de la manga mucho más alto, esa persona está haciendo trampas y pierde mi respeto. El problema es que yo no podría presentar una protesta contra esa persona, pues me pondría para siempre en su punto de mira, incluso en violaciones del reglamento sin importancia, como la que he comentado de la espera del start. Para el reglamento, una nube es una nube.

Para que quede constancia, diré que no considero que esperar la apertura del start, incluso en la base de la nube, sea algo particularmente arriesgado. Sospecho que el motivo por el que algunos jueces de la CIVL se fijan tanto en esto es porque no son pilotos de competición y el mero hecho de imaginarse a ellos mismos en esos nutridos grupos girando tan cerca de las nubes les produce aprehensión, lo que no deja de ser de nuevo un caso de imaginación desbordante. Las colisiones en el aire son raras, tanto antes como después de que se abra el start, pero suceden.

3) Manipular las trazas. No tengo presente que se haya intentado hacer algo así en competiciones reales, pero parece algo relativamente conocido en competiciones de distancia online (tipo OLC y XContest). El objetivo principal de hacer trampas con la traza parece consistir en borrar tramos de la misma que atraviesan espacio aéreo restringido. Es patético. No hagas trampas.

¡Eso no es ser un tramposo!

Recuerdo en un evento del Pre-Europeo en Noruega hace muchos años en los que un piloto alemán de los buenos y que iba liderando la competición, confesó voluntariamente que le había pillado un ciclo descendente cuando sobrevolaba un altiplano. Se dirigió volando hacia el borde, pero para superarlo tuvo que dar UN paso en el suelo. Se discutió el asunto y se acordó, junto al piloto, que ese día se considerara que había aterrizado en el punto en el que su pie tocó el suelo. Nadie le vio hacer ese «touch and go» y nadie se habría enterado si él mismo no lo hubiera contado. Merece nuestro respeto.

Nota del editor: A las trampas que menciona el autor, añadiríamos otras situaciones "anti-deportivas" que recordamos que han sucedido:

- Antes del uso de GPS, declarar un punto de aterrizaje diferente al verdadero, o aterrizar durante el vuelo en una montaña y volver a despegar para seguir.
- Hacer redespegues cuando no están permitidos o hacerlos incumpliendo las reglas locales propias del redespegue cuando si lo están.
- Colarse a los que esperan para entrar antes en la ventana de despegue.
- Presionar y lograr del director, juez o informático que de por bueno un gol a un piloto que no había llegado, al quedarse corto. O validen una baliza que no se hizo bien o un start entrando antes de tiempo, o un gol cruzándolo a pie porque el livetracking siga grabando y el programa no lo detecte.
- Parar o no una manga en función del interés del director, de algún piloto o equipo, o cambiar el tiempo de parada (retrasándolo) según afecte a ciertos pilotos en gol. Presionar para pararla cuando estás aterrizado o pinchando.
- Modificar el suspentaje más allá de la tolerancia de la homologación.
- Que un miembro del jurado de la FAI en un Mundial participe activamente en los briefings del equipo de su país, buscando penalizar a un piloto y a otro otro equipo bien clasificado o informándoles con su información privilegiada.
- Anular las fotos de una baliza en ese mismo Mundial a otro piloto al cabo de varios días, mientras mantienen la validez de las fotos incorrectas de ese día de otros pilotos, cediendo a las presiones de otros jefes de equipo.
- Tras aterrizar, andar con el GPS encendido en dirección al gol y no decir nada enseguida al ver que el programa da como volado ese tramo a pie.
- Jugar con la figura de los pilotos ausentes (ABS) y los no despegados (DNF), para alterar la validez y puntuación de la manga. O añadir tracks y pilotos a la competición para no perder el máximo valor de ranking, usar otra fórmula, etc.
- Que el comité de pilotos en un Mundial decida lanzar la manga cuando las condiciones son tormentosas, a pesar de la advertencia del comité de seguridad, quizás buscando una última oportunidad de mejorar su posición indivudual, anteponiendo su interés personal a la seguridad de todos.
- Superar el límite de altura y presionar al juez para que le penalicen menos.

NOTA: La espera a que se abra el start es algo controvertida y requiere más explicaciones. Digamos que estamos todos en la base de la nube y faltan 30 minutos para que se abra el start. Las posiciones verticales habrán cambiado un sinfín de veces en un grupo de 125 pilotos antes de que se abra el start, por lo que es irrelevante que alguien pase unos segundos en las barbas de la nube. Otra cosa es que eso ocurra 30 segundos antes de que se abra el start o que sistemáticamente alguien se quede pululando en la nube todo el tiempo para mantenerse más alto. Eso sí que sería hacer trampas. No hagas trampas.

Vistas desde el suelo, la mayoría de estas velas estarían volando metidas en las nubes, pero desde esta prespectiva vemos claramente que hay una buena separación horizontal con visibilidad y que el riesgo de colisión no es tan evidente como para ser un problema. Aún así, espero que estén esperando a que se abra el start, no ya volando la manga. Foto Mark Hayman.

Capítulo 5: Destrezas avanzadas

Competición: volar distancia con velocidad

Este capítulo comienza explorando algunos aspectos psicológicos de practicar un deporte exclusivo, y más adelante se comentan consejos y trucos prácticos. Se centra en asuntos concretos relacionados con la competición y no en aspectos más generales del vuelo de distancia, pues para eso ya existen unos cuantos libros buenos.

Pero antes de empezar a pensar en volar deprisa y aguantar el ritmo de los grupos más rápidos necesitas aprender a llegar a gol de manera consistente. Por lo que yo he observado, como mejor aprenden algunos pilotos es justo al revés. Hay principiantes en competición muy intuitivos que tienen un talento supremo y ganas de ir deprisa y volar con el grupo de cabeza o incluso por delante del mismo. Pero a menudo, cuando comienzan a tomar parte en competiciones, no llegan a gol aunque vuelen como bólidos. Sospecho que esto se debe a una saludable dosis de autoconfianza (ahí va el grupo de cabeza y YO pertenezco a él, así que allá voy también), mientras que el resto debemos trabajar de lo lindo para adquirir una autoconfianza así. Con los años he llegado a darme cuenta de que cada uno de nosotros somos únicos y que sólo podemos destacar de verdad cuando volamos tal y como somos en realidad. Trataré de explicarlo con un ejemplo de mi propia trayectoria como piloto.

Mi estilo personal no es el de ir a muerte, polea contra polea. Soy demasiado cobarde para eso. Y para mí, mantenerme con el grupo y luego ganarles en el planeo final nunca ha supuesto una estrategia ganadora. Perdí un montón de tiempo frustrándome con esto hasta que deduje que lo mío era otra cosa, que podía ir por mi propio camino, hacer mi vuelo y no perturbarme por ir solo. He llegado a un punto en el que una de mis tareas antes de una manga es tomarme unos momentos para sentarme y repetir unas cuantas veces mi mantra: «Haz tu propio vuelo, ve a tu aire y ¡disfruta!». Mi novia es muy buena recordándomelo cuando está conmigo en el despegue. Y funciona de verdad. En el Open de 2009 en Salt Lake City, iba encabezando la clasificación con mucha comodidad tras seis mangas, y para ganar la competición lo único que necesitaba realmente era hacer gol el último día, así que decidí volar de manera muy conservadora e ir siguiendo tranquilamente la estela de los rápidos, asegurando durante

Pre-Mundial de Piedrahíta (Ávila). Foto Mario Arqué.

todo el trayecto. Rara vez he volado de manera tan idiota. Estuve a punto de aterrizar varias veces en una carrera que transcurría a lo largo de una ladera y llegué a gol mucho más tarde que los rápidos. Eso supuso otra lección importante para mí que confirma que uno DEBE volar con su estilo, pues si tratas de hacer otra cosa tu rendimiento se desplomará.

Outliers

En su libro de 2008 Outliers, el autor americano Malcolm Gladwell explora los secretos de la excelencia basándose en una serie de casos estudiados, sobre todo de americanos contemporáneos del autor. Se extraen varias conclusiones, entre ellas que la excelencia PUEDE lograrla cualquiera, pero que ayuda el crecer en un entorno que facilite la inmersión en una materia concreta. Según Gladwell, este es de hecho el secreto que hay tras lo que solemos denominar talento. Y, una vez más según Gladwell, necesitas invertir al menos 10.000 horas de práctica en cualquier cosa para ser algo más que meramente bueno. Cuanto antes comiences con ello, antes podrás llegar ahí. En mi opinión, la cifra tan categóricamente establecida por Gladwell es arbitraria, pues no creo que muchos pilotos de acro virtuosos hayan pasado 10.000 horas practicando acro, pero la esencia de este razonamiento también es válida para nosotros. Maximiza tu tiempo en el aire y vuela hasta que volar se convierta en algo intuitivo. Y luego deja que tu intuición tome el control.

Para mí siempre ha sido fácil ver qué tipo de piloto es un recién llegado, siempre que sea de los que llaman la atención. Ten presente que no hay buenos ni malos y que, mientras lo hagas bien desde el principio, pues ir a muerte. Y quedarse corto tiene sus méritos, como lo tiene el completar siempre el recorrido, aunque se llegue tarde. Pero creo que vale la pena prestar atención a las claves que te brindan tus primeras mangas. Si estás en la primera categoría, sigue yendo a muerte, pues si tienes lo que hace falta te predigo que enseguida aprenderás a ir deprisa Y a llegar a gol. Pero si te vas al suelo nada más despegar, es que no lo estás haciendo bien y tendrás que revisar tu estrategia o tu astuto plan de convertirte en un piloto de competición. En cualquiera de los casos, es de esperar que este libro te ayude en tu camino y haga que aprendas más deprisa.

Vuela con tu propio estilo

Recientemente, escuché una conversación entre un piloto muy destacado y uno relativamente novato en competición. El novato acababa de ganar una manga en una competición de Categoría 1 y estaba, comprensiblemente, entusiasmado. El figura le estaba dando una charla sobre todos los riesgos en los que había incurrido durante la manga y le decía que ese no era el camino para ganar la competición. Aunque sin duda eso era cierto, también era un consejo contraproducente para esa situación, pues en mi opinión ese novato nunca será capaz de aprender a volar de la manera astuta y calculadora por la que abogaba en cualquier caso esa figura. Pero si refina su destreza para volar deprisa y continúa mejorando su propio estilo, puede llegar a ser muy bueno y muy rápido. A menudo se dice que nadie recuerda quién quedó segundo en una competición al día siguiente de la misma, pero eso no es del todo cierto. Los pilotos de competición son buenos acordándose de victorias de mangas espléndidas mucho después de que se haya olvidado quién ganó la general, y las victorias de mangas aportan un montón de respeto por parte de los compañeros, sobre todo si han sido meritorias. El respeto de los demás es bueno para la autoconfianza y la autoconfianza es buena para el rendimiento, así que si tu estilo es ir rápido, no lo dudes y ¡vuela rápido! A fin de cuentas, esto lo estás haciendo para ganar.

Volar mangas de manera práctica

Aunque en el próximo capítulo aprenderás que en realidad es mejor NO pensar demasiado cuando estés volando mangas de competición, probablemente merezca la pena presentar varios conceptos mentales básicos sobre el vuelo en una manga. Es de esperar que pronto se asimilen de tal manera que puedas dejar que sea tu subconsciente quien se ocupe de ellos.

Hacer bien el start

Aproximadamente el 95% de las mangas que volamos en las competiciones de parapente son carreras a gol con salida desde el aire, por lo que resulta evidente que cogerle el punto a comenzar bien las mangas es un ejercicio que merece la pena. Como ya sabrás, una carrera a gol con salida desde el aire es una manga en la que la ventana se abre con cierta antelación respecto a la apertura del start, tiempo que suele estar entre 45 minutos y hora y media. Todos los pilotos despegan, se acercan al perímetro del cilindro de salida y tratan de esperar, lo más altos posible, cerca de dicho perímetro hasta que comience la carrera. Con frecuencia nos vemos esperando en sitios que van desde unos cientos de metros a varios kilómetros del start debido a la aerología y el terreno, y luego, cuando se acerca la hora, planeamos hacia él de manera más o menos simultánea.

Cualquier piloto de competición que se precie te dirá que hacer bien el start tiene una importancia capital, sin embargo la mayoría de los pilotos rápidos también te dirán que salir por detrás del mogollón no es demasiado problema, siempre y cuando deba tomarse alguna decisión a lo largo de la manga. Y es que la ventaja de tener por delante un cielo lleno de indicadores de térmicas es más que evidente. Así pues, ¿quién está en lo cierto? ¿El que defiende la importancia de hacer un buen start o el que sostiene que, esencialmente, el tiempo de salida es secundario mientras tengas la habilidad de surfear entre los grupos e irles atrapando? Pues en realidad, ambos están en lo cierto, y más o menos por el mismo motivo. Psicológicamente está muy bien acertar con la hora del start, pues hace que empieces animado y refuerza tu mentalidad para ir de carreras, por así decirlo. Pero si no acertar con el start logra exactamente lo contrario, es decir, te deja fuera de carrera porque piensas que ya la has pifiado, entonces te estarás haciendo un flaco favor a ti mismo con toda esa mandanga de hacer el start justo a su hora. Y es que habrá días en los que harás un movimiento estúpido poco antes de que abran el start y te verás 500 metros más bajo que el resto, dando puñetazos de rabia a las bandas mientras el pelotón se dirige a toda velocidad hacia el horizonte. Ahí es cuando mantener la calma, **volver a hacer techo**, y luego ponerse a correr por un cielo repleto de marcadores térmicos será lo único que importe.

¿Te has dado cuenta de que en el párrafo anterior he puesto en negrita la frase «volver a hacer techo»? Eso merece una explicación.

Siempre que nos veamos retrasados un poco, tal vez porque no pilláramos esa térmica tan buena que otros sí trincaron, es cuando de verdad importa mantener la calma. Lo más tentador es tirar cuando lo hacen los otros, aunque estemos más bajos que ellos, pero eso casi nunca funciona. Llegaremos a la siguiente térmica más bajos que ellos, con lo que es probable que al principio nuestra ascendencia

Esperando la apertura del Start. Foto Mark Hayman.

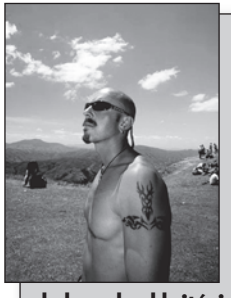
Algo ha salido mal y este piloto debe ejercitar todo su autocontrol para mantener la calma y empezar a recuperar la diferencia perdida respecto al grupo. Foto Burki Martens.

sea más débil, y cuando ellos empiecen la próxima transición, estaremos más bajos todavía. Hay dos maneras buenas de atraparles, y una es haciendo techo, subiendo incluso más arriba de lo que hicieron los que van por delante, y luego usándoles como marcadores de la siguiente térmica buena (usar indicadores térmicos estando más bajo es un ejercicio incierto). Por ese motivo, eso sólo lo puedes hacer en realidad cuando estás más alto que ellos. Puedes, de hecho debes, planear también más deprisa que los que van en cabeza, pues son ellos los que están buscando térmicas para ti. Pero únicamente si tu estás más alto. De este modo, pronto volverás a estar en el grupo, siempre y cuando no exista una gran diferencia de prestacio-

Espera del start en el Mundial de Governador Valadares (Brasil) 2005, con el techo bajo. Foto Mario Arqué.

nes entre tu vela y las de ellos o tu ritmo en transición sea inferior.

La segunda opción para atraparles es ir por otra ruta que sea mejor. Recuerda siempre que los grupos no son necesariamente más astutos que tú, solo son más numerosos. A menudo es posible hacer algo completamente diferente, pero mejor, y descubrir que unas térmicas más adelante eres tú a quien tratan de alcanzar los demás. Esto me parece especialmente relevante en terreno de montaña, donde la elección de posibles rutas es amplia, pero también es cierto en llano, aunque ahí sea un poco más de lotería. De hecho, es en montaña, con muchas opciones posibles de rutas, donde ser más astuto que el resto podrá suponerte una gran diferencia.



Lección cara en Le Grand Bornand

Hace muchos años, en una Copa del Mundo en Le Grand Bornand (Francia), mi start había sido tan malo que estaba seguro de que ya no tenía nada que hacer en esa manga. Poco después me encontré solo y al final de un valle angosto, sudando tinta para ganar la altura necesaria para superar un collado y pasar al valle siguiente. Llevaba allí un tiempo que me pareció una eternidad cuando apareció de la nada el británico Robbie Whittall. Debía de haberla cagado con el start todavía más que yo. El caso es que me adelantó, pasó el collado rozando prácticamente la hierba y ¡acabó ganando la manga! Lo que ocurrió es que el resto se había atascado en algún punto más adelante y Robbie iba tan despreocupado a consecuencia de su mala salida que pudo aprovechar al máximo ese fantástico golpe de suerte, mientras que yo acabé aterrizado en ese mismo valle, incapaz de subir lo suficiente para librar el collado. Ese día supuso una lección importante para mí, pues aún creo que mis malos pensamientos fueron los que me llevaron al suelo, algo que quedó patente cuando observé lo que alguien lograba ese mismo día, en las mismas condiciones y aprietos, pero con la actitud opuesta.

Robbie Whittall en La Victoria (Venezuela). Foto Martin Scheel.

Para maximizar nuestras posibilidades de clavar la hora del start, hay unas cuantas cosas en las que podemos influir fácilmente desde el comienzo. Una de ellas es despegar tan pronto como abran la ventana y las condiciones lo permitan. No es infrecuente el que haya unas condiciones de despegue perfectas cuando se abre la ventana y luego se vayan deteriorando hasta el punto de que los rezagados tengan problemas incluso para despegar antes de que se abra el start. Cualquiera que se vea en esa situación no podrá culpar a nadie más que a sí mismo, así que despega, tantea las condiciones, practica tu vuelo en térmica, y trata de comprender el día y el cielo. Si tienes nervios de acero esto tal vez no sea necesario, pero es uno de los mejores consejos que puedo dar si estás empezando a competir. Además, te hará sentirte uno de los líderes, aunque sea por poco tiempo, y tener buenas sensaciones es importante en todo deporte. Por último, en muchos despegues, los menos duchos saliendo tienden a esperar, lo que puede suponer que acabes detrás de uno de ellos, observando en primera línea un intento fallido de despegue tras otro. Pocas cosas estresan más que eso, al menos para mí.

Tan pronto como estemos en el aire, necesitamos analizar si hay unas zonas mejores que otras para esperar. Digamos que el start es un cilindro de entrada, unos cuantos kilómetros a barlovento del despegue, a lo largo de una ladera y con un radio de 3 km. Puede tener sentido avanzar los 6 kilómetros hasta el otro lado del cilindro y esperar allí, pues así podrías planear viento en cola el primer tramo para marcar la baliza de 400 metros, normalmente situada en el centro del cilindro de salida. Y los pilotos que despeguen tarde, sencillamente no tendrán tiempo de llegar hasta allí, mientras que tú, por haber despegado pronto, tendrás tiempo de sobra para atravesar el cilindro y situarte en el perímetro opuesto.

Ir más deprisa

Para ir lo más deprisa posible podemos jugar con dos factores principales y con unos pocos factores secundarios. Uno de los principales es ganar altura y el otro planear. En los párrafos que siguen vamos a profundizar en estos dos aspectos principales y tocaremos brevemente algunos de los secundarios.

Planear mejor

Muchos pilotos han encontrado útil tratar de dividir la masa de aire que tienen por delante en tres zonas diferentes en función de la altura sobre el suelo. Cada una de esas zonas tiene aproximadamente un tercio de la altura que hay desde el suelo hasta la base de las nubes o el techo del día (días azules). En el tercio inferior estás cerca del suelo y un error podría dejarte en él. En esta zona se suele aconsejar que hay que pararse a usar cualquier ascendencia que se encuentre, a menos, claro, que haya una térmica, un punto de disparo evidente o una ladera con ascendencia dinámica a la que se pueda llegar fácilmente planeando. Con frecuencia es mucho mejor girar en un cero o incluso en una descendencia pequeña que ponerse a planear en un –1,5 m/s si el suelo está cerca, pues ese cero puede convertirse pronto en algo útil y, en cualquier caso, prolongará tu tiempo en el aire, tal vez lo suficiente para que ocurra algo bueno, como un ave que se ponga a girar cerca o que el sol vuelva a asomar tras una nube.

En el tercio del medio puedes ahorrar tiempo siendo un poco más exigente a la hora de elegir dónde subes. Esto se traduce en buscar más y en volar de manera activa en la térmica, es decir, buscar los núcleos más fuertes que estén a tu alcance. Acuérdate de observar a otros pilotos y cualquier otro indicador que te rodee, y de hacerlo en todo momento. No hay excusas para que nadie, sea persona o ave, suba más que tú. Si ves algo o a alguien subiendo mejor que tú, y eso te pilla a una distancia a la que puedas llegar fácilmente planeando, ¡ve allí de inmediato! Demasiados principiantes se aferran a su termiquita particular, aunque tengan cerca una opción mucho mejor. De hecho, me atrevo a postular que, entre los que pueden corregirse fácilmente, este es el error más común que comete un principiante. Asegúrate de que giras las térmicas en “modo búsqueda”, es decir, expandiendo el radio de tus giros cuando el vario pite más (en realidad, debes aprender a hacerlo ANTES de que empiece a aumentar el pitido, basándote simplemente en las sensaciones que te llegan de la vela y la silla). Un instrumento de vuelo moderno, de esos que dibujan un mapa de la térmica, puede servir de ayuda en esto, pues no tendrás que preocuparte de perder la térmica. Si deja de pitar, con un rápido vistazo a la pantalla sabrás hacia dónde debes girar para regresar a la térmica. Fuera ese estrés.

Ten en cuenta que esta regla tiene excepciones obvias, una de las cuales podría ser el ir volando a lo largo de una ladera soleada en la que incluso girar un +5 te ralentizaría en comparación a seguir recto. O, en el otro extremo, haber estado encontrando todo el día ascendencias estupendas y de pronto encontrarse ante una transición larga para cruzar un valle. Aquí tendrás que girar lo que sea, aunque sea menos de lo que te esperabas, pues de lo que se trata es de asegurar la llegada al otro lado del valle. Puede que esto no resulte intuitivo al principio (a fin de cuentas, acabo de decir que debemos ser selectivos

Liga Nacional 2013 en Organyà (Lleida). El camino hacia el Montsec al sur está claro, no importa lo que te pida el GPS, la convergencia dibuja la única ruta posible. Por desgracia, la foto fue tomada sobre el gol con la manga ya finalizada. Parecía factible un Organyà-Àger y vuelta a Organyà. Foto Mario Arqué.

NOTA: Volar delfineando es una expresión que tiene su origen en los veleros, pues se parece a la manera en la que nadan los delfines junto a los barcos. Cuando las condiciones son fuertes, los veleros delfinean a menudo de cúmulo a cúmulo. En las ascendencias reducen la velocidad, pero no giran, y en las descendencias vuelan más deprisa.

con las ascendencias y buscar los mejores núcleos de manera activa), pero tiene su explicación. Si estamos en la parte media o alta del tercio de la altura utilizable de la que podemos disponer, y si las ascendencias que encontramos son inferiores a las esperadas, entonces debemos seguir buscando. Pero buscando en la dirección general hacia la que íbamos. Para buscar, en ningún caso nos desviaremos del trazado a lo loco, puesto que es de esperar que haya opciones en abundancia más adelante y en la trayectoria de la manga (recuerda que vamos altos). Pero si llegamos al final de una ladera, o de una calle de nubes o cualquier otra cosa que indique un cambio en la regularidad de las ascendencias, no podremos asumir así como así que dentro de poco encontraremos una ascendencia mejor, y ese es el motivo por el que podemos vernos forzados a apañarnos con ascendencias mediocres antes de tener que hacer una transición larga. Por otro lado, es muy posible que una búsqueda perpendicular a la línea de la manga pueda ofrecer las tasas de ascendencia deseadas, así que no te duermas.

Ese tercio superior es donde los pilotos rápidos pueden marcar de verdad las diferencias. Los días buenos y con buenas nubes, a menudo es posible no tener que pararse a girar nada en esa zona y optar por un delfineo en el que se vuela lo más deprisa posible entre ascendencias y se aminora la velocidad en ellas, pero sin dejar de volar recto en la trayectoría de la manga o desviándose sólo ligeramente para aprovechar las mejores nubes. Gracias a que planean muchísimo más, los veleros lo hacen en días en los que nosotros aterrizaríamos entre las ascendencias, pero los días en los que esto también es posible con un parapente no son tan raros como puedas pensar, sobre todo si

¡No necesitas pararte a girar un cero aquí! Estás alto y tienes un buen cúmulo ahí delante, además de contar con un buen número de cúmulos y disparadores térmicos al alcance de tu planeo si el primero no funciona. Es el momento para correr todo lo que puedas. Foto Mark Hayman.

En la teoría del hexágono incluso se establece la longitud aproximada de cada lado del hexágono que NO va alineado con el viento: 6 km. Quiere decir que, en teoría, necesitas tener altura suficiente para planear 6 km sin ascendencias a lo largo de uno de los lados del hexágono, y conservar altura para alcanzar el comienzo de la calle siguiente.

vamos siguiendo una ladera, una confluencia o una calle de nubes.

Como siempre, habrá excepciones. Las calles de nubes se pueden acabar, pueden surgir de pronto agujeros azules, o un velo de cirros puede ralentizar la convección o detenerla por completo durante un tiempo. En esos casos, incluso si te encuentras en la «planta» superior de esos tres tercios en los que dividimos la altura aprovechable del día, tendrás que ser capaz de cambiar de marcha de manera instantánea. El británico Bruce Goldsmith, campeón del mundo en 2007, pero también otros pilotos (aceptando una teoría de meteorólogos) han especulado que las nubes, y por tanto las térmicas, se forman en distribuciones hexagonales que el viento estira. Si esa teoría fuera cierta, y Bruce no es el único que lo cree, eso podría significar que si llegas al final de tu calle de nubes (o banda de ascendencia los días azules) lo mejor que podrías hacer es girar 60 grados hacia uno u otro lado para acabar enganchando el comienzo de la siguiente calle de nubes, donde podrías continuar con tu vuelo de delfín. Date cuenta de que esta teoría únicamente es aplicable sobre terreno llano y uniforme, pero desde luego ofrece claves sobre por qué los agujeros azules están ahí, y es que son simplemente el centro del hexágono, donde es menos probable que se desprendan buenas térmicas.

Ahora que hemos mencionado este detalle, me gustaría comentar que en todos los años que llevo volando no he sido capaz de verificar esta teoría. Bruce menciona que a menudo planear en agujeros azules no le ha funcionado, mientras que yo creo que a mí me ha ocurrido lo contrario, pues con frecuencia he encontrado ascendencias excelentes en el medio de agujeros azules. Sospecho que aquí hay algo que mi mente subconsciente ha descubierto, pero que aún no he sido capaz de racionalizar (más sobre esto en el capítulo sobre el juego mental), y mi conclusión principal es aconsejar a quien quiera destacar en este deporte que ¡vuele todo lo que pueda!

Ten también presente que la regla de volar más despacio en las ascendencias tiene igualmente excepciones. Una de ellas podría ser el volar bajo una gran convergencia con nubes, como la que se produce a menudo por las tardes cerca de Ávila, al este de Piedrahíta. Bajo ella, si volaras despacio tardarías muy poco en meterte dentro de la nube, por lo que una vez tengas certeza de que se trata de una convergencia deberás volar con el pedal más o menos pisado a tope. Otro ejemplo en el que no puedes aflojar la marcha cuando atravieses una ascendencia sin que te dejen irremediablemente atrás es cuando planeas a lo largo de una ladera orientada al sol, como la que va a Saint André desde la baliza de Dormillouse, en Francia. Ahí, todo lo que no sea ir con el pedal a fondo (aviso: adapta esto a tu nivel y a la distancia que lleves sobre el relieve) te retrasará en comparación a los pilotos más rápidos. Personalmente, encuentro desconcertante ir a tope a lo largo de una ladera y prefiero mangas en las que eso no sea un requisito para mantenerse con los de cabeza. Pero muchas mangas en montaña tendrán secciones así, por lo que debes ser capaz de identificarlas y aprovecharlas cuanto antes.

Si no ganas altura…

El sudafricano André Rainsford-Alberts, o Puppy para sus amigos, comparte la siguiente reflexión que, por trivial que parezca tiene su miga: si no estás subiendo, estás planeando. El motivo por el que menciono aquí esto es que para que mejore tu eficiencia en vuelos de dis-

tancia hay dos factores importantes: debes subir deprisa y debes planear deprisa. Se dice a menudo, yo creo que de manera equivocada, que el factor más importante para volar distancia deprisa es ganar altura. Pero si diseccionas un vuelo de distancia en trocitos de subir y trocitos de planear, lo probable es que del tiempo que has pasado en el aire, la mitad corresponda a una cosa y la otra mitad a la otra. Es lógico que maximizar una y despreocuparse de la otra no será efiente, y un análisis de las trazas de pilotos muy rápidos ha demostrado que planean mucho más deprisa que el resto de nosotros. Así que, cuando planees, ¡acelera!

Esto nos lleva directamente a un breve párrafo sobre la teoría "S2F" de Speed to Fly o a qué velocidad hay que volar. Se trata de otro concepto procedente del vuelo a vela que perfeccionó Paul B. MacCready Jr., pero que se ha incorporado en el vocabulario del ala delta y el parapente desde la llegada de alas con rendimiento suficiente como para que sea relevante. Explicado con pocas palabras, la teoría ayuda a un piloto a que calcule la velocidad óptima de planeo para la tasa de ascendencia que se espera que tenga la siguiente térmica, y se basa en el hecho de que cuanto más deprisa planeas, más desciendes, por lo que luego necesitas subir más para compensarlo. Los veleros pueden usar anillos MacCready en sus variómetros (digitales, hoy en día) para que les digan la velocidad exacta a la que deben volar. Nosotros debemos conformarnos con aproximaciones más o menos burdas. Esto se debe a que subimos de manera mucho más eficiente que los veleros, pero nuestro planeo en comparación es de pena. Así, una tasa de ascenso de, digamos, 4 m/s es perfectamente realista en parapente en un buen día, pero más bien rara para un velero, mientras que en un velero no es rara una velocidad de planeo de 200 km/h, lo que supone una utopía en un parapente. Esto significa que por lo general no podemos alcanzar en planeo las velocidades que deberíamos, según MacCready. Todo lo que podemos hacer es volar tan deprisa como nos permita nuestro borde de ataque, al tiempo que tenemos en cuenta que toda la velocidad del mundo no valdrá un pimiento si nos vamos al suelo antes de llegar a la siguiente térmica.

El fallecido piloto alemán Norman Lausch se hizo famoso al principio por su optimista teoría de que «llevar el pedal pisado hasta la mitad siempre funciona». Más tarde la revisó y pasó a ser «llevar el pedal pisado a fondo siempre funciona». Y de hecho era un piloto extraordinariamente rápido, hasta que un accidente mientras probaba una vela le envió a las calles de nubes eternas de manera muy prematura.

Ejemplo de cálculos de McCready para un parapente de competición (2013)

Prestaciones (estimación aproximada):

Velocidad (km/h)	Tasa de caída (m/s)	Fineza (L/D)
34	0,90	10
42	1,00	12
60	1,85	9

Speed To Fly (sin tomar en cuenta el giro de térmicas) ó MacCready = 0

Ascendencia neta:	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4
Indicación vario:	-5,85	-4,85	-3,85	-2,2	-1,00	+0,1	+1,1	+2,1	+3,1
Velocidad ideal:	60	60	60	48	42	34	34	34	34
Fineza-suelo:	2,85	3,44	4,33	6,1	12	+94	+8,6	+4,5	+3,0
Nº de McCready:	4	3	2	1	0				
Velocidad ideal:	60	60	60	48	42				

Rango utilizable en parapente de Speed To Fly y McCready.

Nota del editor: para ambos cálculos (respecto al suelo) se debe considerar la influencia del viento. Un McCready de 1 significa que la próxima ascendencia prevees que tendrá un valor medio de 1 m/s. Los números de McCready no tienen porque coincidir con los valores de ascendencia neta para el Speed To Fly (a McCready 0). Aunque en este ejemplo simplificado puedan ser los mismos.

Velocidad de planeo y viento: La escurridiza polar

Tu velocidad-aire óptima (ver TAS en el glosario) en relación al viento depende mucho de en cuál de los tres tercios verticales estés (ver más arriba) y de qué estés tratando de lograr. Básicamente, podemos dividir el asunto de velocidad-aire/viento en dos categorías: cuando planeas para lograr la máxima velocidad para volar distancia y cuando planeas para llegar lo más lejos posible. Dicho en otras palabras, cuando no existe un riesgo inmediato de aterrizar frente a cuando sí lo hay. Supongamos que estás en la base de la nube, vuelas viento en cola y no te cabe duda de que en el planeo que tienes disponible encontrarás unas cuantas térmicas. Así, planeas a la máxima velocidad que puedas. En realidad, esto no cambia con variaciones en la dirección o velocidad de viento, siempre que estés seguro de que alcanzarás la siguiente térmica buena. Pero si estás bajo, digamos que en los dos tercios inferiores de la altura disponible, y si la siguiente térmica está relativamente lejos o se espera que sea débil, puede tener sentido ralentizar un poco para llegar más alto, ya que una térmica débil es casi siempre más floja todavía más abajo. Ten en cuenta que aquí estamos hablando de ir viento en cola. Si en lugar de ello hay algo de viento de frente, tu ángulo de planeo en realidad mejora cuando aceleras. Esto puede ser algo difícil de captar hasta que imagines el ejemplo siguiente: digamos que vuelas con una vela cuya velocidad a frenos sueltos es de 40 km/h y que estás planeando contra un viento de 40 km/h. La fineza de tu vela puede que sea de 10 puntos o incluso más, pero tu planeo con respecto al suelo será nulo. Ahora imagina que pisas el acelerador y elevas tu velocidad-aire en 10 km/h. Ahora al menos tienes un planeo respecto al suelo positivo, aunque sea modesto. De modo que cuando te encuentres viento de cara, volar un poco más deprisa te vendrá bien, incluso si la siguiente térmica no está en la dirección que más te interesa para seguir el trazado de la manga. Una regla general muy rudimentaria es que con un viento de frente de hasta unos 10 km/h hay que llevar el pedal pisado 1/3 de su recorrido para maximizar el planeo respecto al suelo. Con vientos de frente de 20 km/h se pisa 2/3 y cuando se

Izquierda: Una vez lleguemos a la ladera lo más probable es que girar térmicas no sea tan eficiente, al menos si la manga sigue un tramo a lo largo de la cresta. Por otro lado, los pilotos con más altura pueden acelerar más, o incluso encontrarse viento de cola, por lo que no hay una regla fija para todos los casos y dependerá también de cómo funcione la brisa por la ladera. Àger (Lleida). Foto Mark Hayman.

Pero piensa que si la próxima ascendencia que vas a encontras va a ser floja, entonces cobra sentido quedarse volando cerca de la velocidad de máximo planeo (a frenos libres sin usar el acelerador), en lugar de seguir a toda velocidad. Hay días en que recuperar esa altitud extra que puedes haber perdido en un planeo demasiado rápido, te costará mucho tiempo.

El alemán Norman Lausch, Norm para sus amigos, fue famoso por sus rapidísimos planeos. Pasó de ser un novato a subirse al podium en muy poco tiempo y se convirtió en piloto de pruebas para Gin. Un accidente mientras probaba una vela, que no tenía nada que ver con la competición, acabó con su vida de forma prematura. Foto Martin Scheel/azoom.ch

pelea contra un viento de 30 km/h o más, hay que pisar a fondo. Ten presente que incluso con el pedal pisado a fondo, contra un viento de 30 km/h nuestro ángulo de planeo será muy pobre. Estas reglas generales también se pueden aplicar a cuando se vuela en descendencia. Por ese motivo, yo tengo el vario calibrado para que comience a protestar acústicamente a partir de –1 m/s, para pisar el pedal en cuanto esté bajando a más de un metro por segundo. El otro truco que empleo es tratar de no dejar que mi velocidad respecto al suelo baje de 40 km/h, pues eso me permitirá saber más o menos cuánto tengo que pisar el pedal en la mayoría de las situaciones en las que tengo un viento de frente.

Los veleros, como tienen perfiles cuya eficiencia se puede calcular con precisión, permiten que sus pilotos estimen la velocidad de planeo óptima para todos los movimientos de la masa de aire. Nuestras velas son mucho menos apropiadas para hacer con ellas razonamientos científicos y cualquiera que esté profesionalmente involucrado en el diseño de parapentes te dirá que no puede medirse con precisión la polar de velocidades de una vela, por lo que debemos recurrir de manera más o menos exclusiva a la experiencia y el instinto cuando volemos frente al viento. ¡Nadie prometió que eso sería fácil! Como siempre, las competiciones ofrecen el mejor, si no el único, lugar de aprendizaje para llegar a ser bueno optimizando planeos, pues con frecuencia te verás planeando junto a pilotos cuya teoría difiera de la tuya. Y si estás alerta, podrás ver cuál de las estrategias es la que mejor funciona.

NOTA: En una descendencia fuerte, escapar de la propia descendencia es mucho más importante que empeñarse en seguir en la línea de vuelo recto que te indica el GPS para seguir avanzando en la prueba. Así que si ves algo relevante a los lados que te pueda anunciar que hay disponible un aire más favorable, ¡No dudes en salir de esa línea de vuelo! La ruta del GPS no siempre te llevará a las térmicas.

Si vuelas competiciones durante tiempo suficiente, lo más seguro es que encuentres pilotos que siempre parezcan lograr los mejores planeos, aunque vayan con una vela que no tenga más rendimiento que la tuya. Uno de esos pilotos, a quien yo admiraba muchísimo cuando empecé a competir, era el suizo Kaspar Henny. Durante varios años, Käspï y yo volamos con el mismo modelo de vela y, aunque él volaba una talla sensiblemente más grande, siempre sospeché que el hecho de que planeara mejor que yo no se debía únicamente a la ventaja que le daba el número de Reynolds. Cuando trataba de que me contara su secreto, siempre se señalaba su prominente nariz y me guiñaba un ojo. Y como pienso que Käspï me hubiera contado sus secretos de haber tenido palabras para hacerlo, he llegado a convencerme de que una vez más era algo que tenía que ver con el instinto. Käspï sabía que planeaba bien, pero no podía explicar qué hacía exactamente para que su planeo fuera así de diferente. Esto enfatiza la importancia que tiene volar todo lo que se pueda. Pero si ese fuera todo el meollo que te pudiera ofrecer este libro, habrías hecho una inversión bastante pobre, así que trataremos de profundizar un poco más.

Es posible que ya te hayas dado cuenta de que en aire en calma, y quizá con una pizca de viento en cola, la vela intermedia que vuela tu amigo va casi igual de bien que tu pepino de competición. Esto resulta bastante frustrante hasta que te giras y te pones a volar contra el viento o hasta que te topas con alguna turbulencia, la cual puede incluso tener algo de ascendencia. Entonces, la diferencia se vuelve más notoria al instante y vuelves a encontrar justificado ese dinero adicional que pagaste por tu vela o las dificultades para pilotarla. Cuando mayor es esa diferencia es cuando se planea contra el viento a lo largo de

una ladera en la que se van encontrando térmicas bruscas. Las buenas velas de competición convierten esas ascendencias movidas en altura de manera más eficiente que las velas de categoría inferior. La diferencia radica, según los diseñadores con los que he hablado, en los perfiles empleados. Las mejores velas pierden menos altura que las otras en movimientos de cabeceo ineficientes. Solemos decir que esas velas muerden la ascendencia. Como piloto, puedes aprender a que tu vela haga esto todavía mejor. Ahora veremos cómo se hace en la práctica.

Aplana la onda sinusoidal (aplana la curva)

En un párrafo anterior hemos aprendido que si no estás subiendo, estás planeando, y que si estás planeando, estás pisando el acelerador. Aquí, la pregunta del millón es: ¿cuánto pedal? Y la respuesta es que eso depende del casi infinito número de variables tratado brevemente en los párrafos anteriores. Y si tras leerlos te has quedado con la idea de que «acelerador pisado» es una cantidad fija, nada más lejos de la realidad. De hecho, volar usando el acelerador será una de las detrezas más importantes que adquirirás, pues requiere de ajustes constantes para lograr el mejor planeo posible en aire «de verdad». Mientras el movimiento vertical del aire se mantenga razonable, es decir, no esté tan agitado como para desintegrar tu borde de ataque, los ajustes se hacen únicamente con el pedal del acelerador. El objetivo es evitar en todo momento los cabeceos de la vela, y se logra a base de pisar más pedal cuando la vela quiere irse hacia atrás y aflojarlo un poco cuando quiere abatir (es decir, cuanto entra en aire relativamente ascendente o descendente respectivamente). Lo primero, acelerar un poco más cuando la vela quiere trepar es bastante fácil de aprender, y soltar un poco el pedal cuando la vela está abatiendo tampoco es tan difícil, pero lo que sí tiene su miga es dominar el regresar a la cantidad de acelerador elegida sin causar inadvertidamente que la vela abata cuando vuelves a acelerar. El truco reside en usar la energía de la vela cuando regresa a su equilibrio sobre tu cabeza tras haber sufrido una abatida (que tú compensaste aflojando un poco el pedal) y en volver a meter pedal justo cuando se está empezando a ir un poco hacia atrás. Así deberías amortiguar los baches que te encuentres, y tu planeo mejorará mucho al mantener la vela cerca del ángulo ideal.

También necesitarás aprender a mantener la vela abierta, incluso cuando el aire se vuelva lo suficientemente agitado como para plegar una vela que se esté pilotando sólo con el acelerador. Muchos pilotos prefieren usar para ello las bandas traseras, pues eso deforma menos el borde de fuga que un bombeo profundo con el freno. A algunas velas no les gusta (o no toleran) que se aplique freno cuando se va pisando el acelerador, y reaccionan abatiendo un poco, exactamente lo contrario de lo quieres lograr cuando tu vela está a punto de plegarse. Esas velas se controlan mucho mejor con las bandas traseras, pero incluso si tu vela admite alegremente algo de freno con el acelerador pisado, el truco de usar las bandas traseras vale la pena aprenderlo, pues te permitirá mantener pisado el pedal en aire turbulento durante más tiempo. Se usan las bandas traseras en lugar de los frenos (a mí me gusta llevar los frenos en las manos mientras piloto así) y hace falta mucho menos movimiento de las manos para evitar que la vela abata.

Aplanar la onda sinusoidal es como tirar de una cuerda ondulada por ambos extremos, logras más longitud (distancia) en el mismo tiempo.

Afinar el planeo en aire tan movido como el que pueda encontrarse sobre el Cheval Blanc, al norte del despegue de Saint André les Alpes (Francia), nunca será fácil. Foto Mark Hayman.

El maestro de los planeos boyantes, el suizo Kaspar Henny, asegurando la radio en Sierra Nevada (Granada). Foto: Martin Scheel/azoom.ch

Trazar la mejor línea

Una vez domines estas técnicas (ten presente que estas son algunas de las escasas destrezas relacionadas con volar en competición que se pueden practicar fácilmente volando por libre), puedes avanzar al paso 2 de tu entrenamiento de planeo: trazar la mejor línea. Algunos pilotos son expertos tanto en controlar el cabeceo como en encontrar las líneas más boyantes, y obviamente se escapan en los planeos. Olisquear líneas boyantes no difiere mucho de buscar agua con un palo de zahorí… salvo que no tenemos el palo. Es un arte que roza lo espiritual y estoy convencido de que la herramienta más importante es la intuición. Pero la intuición es algo que no se puede adquirir leyendo, por lo que resultará difícil verbalizar algunas cosas y tal vez tengas que poner algo de imaginación por tu parte. Allá va:

Derecha: Cuando planeamos en aire movido, nuestro objetivo es mantener la vela directamente encima de nuestra cabeza todo el tiempo, incluso si pisamos más el acelerador para ir más deprisa o dejamos de pisarlo para ir más despacio. Sobre los cielos de Ávila. Foto Mark Hayman.

Lo primero que hay que buscar son pistas visuales. ¿Cómo les va a otros pilotos que planean cerca de ti? Si los que llevas a la izquierda se están hundiendo como piedras y los de la derecha no, ¡desvíate un poco a tu derecha! También tienes que mantener vigilado el desarrollo de las nubes. Si las nubes tienen mejor pinta hacia un lado que hacia el otro, carga el peso en la nalga apropiada para iniciar un giro suave y dirígete hacia ellas. Recuerda que el panorama global de las nubes cambia deprisa, por lo que tiene poco sentido en fijarse en cómo está el cielo mucho más adelante, a menos que el terreno garantice la formación de buenas nubes a lo largo de una posible línea, pero no a lo largo de otra. Observar las nubes y su desarrollo, y estimar al tiempo la distancia a la que están, resulta muy difícil si se está en su base o muy cerca de la misma, por lo que en su lugar debemos fijarnos en sus sombras. Esto implica que nuestros ojos estén pasando continuamente de comprobar el desarrollo vertical que tenemos por delante a vigilar el desarrollo horizontal que nos indiquen las sombras sobre el suelo. Y todo eso al mismo tiempo que nos fijamos en otro sinfín de pistas como los demás parapentes, la vegetación y el valor del albedo* esperado, aves, pajitas, el relieve, etc. En días azules habrá a menudo domos de neblina que marquen las térmicas buenas. Esos domos no son visibles desde muy abajo, pero con frecuencia resultan fáciles de localizar cuando se está alto. ¡Un motivo más para mantenerse alto en días azules! Las sombras de las nubes son estupendas para comprobrar el desarrollo horizontal de las nubes que sospechemos que se están deshaciendo. Una nube que ya se está deshaciendo puede seguir teniendo un desarrollo vertical considerable, pero si se está volviendo traslúcida por todos lados, en ese pequeño torreón que tiene tan buena pinta visto de lado, es muy probable que se haya visto detenido el aporte de aire caliente que recibía desde abajo y que esa térmica esté ya muerta y el aire que contiene empiece a desplomarse.

Esas eran las pistas visibles, pero también debemos tener en cuenta las señales sensoriales que recibimos mientras planeamos. Estas se transmiten sobre todo a través de las líneas del freno y de la tabla de la silla. Las velas con buena mordida tienden a abatir cuando encuentran ascendencia o la descendencia se reduce, y a irse hacia atrás cuando se entra en descendencia, otras en cambio retroceden con la racha térmica y abaten más al salir. Pero también hay que tener en cuenta que nuestras velas tienen tanta envergadura que distintas partes de la misma pueden encontrarse en aire diferente. Si un lado se levanta en comparación al otro o su freno endurece, es importante girar hacia ese lado, aunque sea únicamente menos descendencia lo que vayamos a encontrar ahí. Con la práctica, deberás ser capaz de trazar una senda por el cielo por las zonas de menor descendencia, en comparación a una línea recta. Pero ten en cuenta que hacer algo así no tiene por qué ser siempre relevante. Si hay pilotos subiendo como cohétes más adelante, lo que tienes que hacer es llegar allí deprisa, en lugar de ir trazando eses por el cielo. Ten presente que si enlazamos esta destreza con el párrafo sobre la velocidad en función de la altura, la habilidad para trazar la mejor línea es muy relevante en el tercio inferior de la altura disponible, cuando estás en modo de búsqueda y supervivencia, y menos relevante en el tercio superior.

NOTA: Entérate de cuál es la manera preferida de controlar los cabeceos con tu vela, y hazlo hablando con pilotos que estén más familiarizados con ella de lo que lo estás tú.

(*): Hay una corta explicación acerca del valor del albedo en el vocabulario al final de esta sección.

En sincronía con el cielo

La mayoría de los focos térmicos tienen ciclos durante las horas térmicamente activas del día, es decir, por lo general no emiten una corriente constante de aire caliente que ponga en órbita todo lo que entre en su radio de alcance como si fuera un surtidor constante.

Los pilotos con experiencia te contarán historias de estar sincronizados con ese ritmo cíclico, o mejor dicho, de NO estar sincronizados con el mismo. Yo ni siquiera voy a tratar de explicar la meteorología que hay detrás de que en algunos vuelos te encuentres en perfecta sincronía con los ciclos, cuando siempre te encuentras haciendo un planeo mientras la térmica está cogiendo fuerzas para soltarse de nuevo de modo que tú llegues a ella justo cuando está en su apogeo (esto supondría especular con que las térmicas supieran las intenciones que tenemos o nosotros las suyas), pero creo que la evidencia empírica indica que ese es el caso. No se otorgan puntos por adivinar cuál es el ciclo con el que te interesaría estar en sincronía, pero en cualquier caso ¿cómo se consigue?

Nuestros indicadores principales serán el desarrollo de las nubes y las tasas de ascenso que nos encontremos cuando alcancemos las nubes que nos interesan. No quiero ni pensar en las veces que habré planeado hacia un cúmulo con buena pinta para encontrarme, cuando ya estaba cerca del mismo, con que se estaba deshaciendo. Eso ocurre mucho en días en los que las térmicas duran poco y por eso interesa identificarlo cuanto antes. Se trata de volver a sincronizarse con las térmicas, aunque es más fácil decirlo que hacerlo. Para lograrlo, debemos pasar de fijarnos en las nubes a escanear el terreno en busca de buenos puntos de disparo y generadores de térmicas, así como indicadores en el cielo que tengamos por delante (otras velas, aves…). A veces funciona planear un poco más y toparse con una térmica mientras se está formando, más que ir de cúmulo moribundo en cúmulo moribundo. Únicamente debes asegurarte de no aterrizar en el proceso.

Convergencia

Otro fenómeno al que un piloto debe estar atento cuando planea es la convergencia. Una convergencia se produce cuando dos masas de aire que se desplazan horizontalmente se encuentran y, al empujarse entre sí, el aire no puede desplazarse hacia otro sitio que no sea hacia arriba. Las zonas de convergencia se pueden formar en o cerca de puertos de montaña, o en medio de valles que se ven influenciados por dos vientos o condiciones meteorológicas diferentes. Es posible que haya indicadores visibles, como nubes formándose en lugares en donde no cabría esperarlas, o árboles o nubes que mueven vientos

Convergencia en Valle de Bravo (Méjico)

Un sitio particularmente famoso por la convergencia es el Valle de Bravo, en Méjico, donde más o menos todos los días se forma una convergencia muy importante sobre la meseta que queda al noreste del despegue. Para nosotros es una suerte, pues nos permite volar tramos de la manga contra el viento sobre una meseta, es decir, terreno alto, donde el espacio vertical de juego no es muy grande. Pillar la convergencia resulta crucial para poder regresar a los valles que rodean el despegue, donde ya se tiene más desnivel con el que jugar. Sospecho que encontrarla podría ser complicado si volara uno solo y sin nubes, pero cuando hay un grupo de más de cien pilotos volando y cúmulos, se vuelve bastante evidente.

¿Voy a por el cúmulo de la izquierda o a por las barbas de la derecha? La mejor apuesta será seguir la intuición basada en la experiencia. En la zona de La Sarrota, Ávila. Foto Mark Hayman.

Para determinar la extensión horizontal de las nubes usamos las sombras que proyectan sobre el suelo. Una nube grande con buena pinta puede estar volviéndose traslúcida debido a que ya no se alimenta de aire desde abajo, y esas son las nubes que nos interesa evitar. Cruzando Terradets en Àger, en dirección a Sant Mamet. Foto Mark Hayman.

que soplan de direcciones opuestas, también las podemos reconocer con ascendencias particularmente fuertes, mejores que las que hemos encontrados antes de llegar o las que vamos a encontrar al otro lado si cruzamos la convergencia, también pueden identificarse por una calma extraña de vientos o la presencia de remolinos y turbulencia particularmente fuerte en la zona inferior (de encuentro) con cizalladura. Pero lo más frecuente es que las convergencias nos pillen por sorpresa, sobre todo si no tenemos la bendición de conocer a fondo las condiciones locales y las nubes no la delatan. Siempre que encontremos una convergencia, es importante identificarla cuanto antes para poder sacarle el máximo partido e identificar a qué lado estamos y dónde está su eje o el plano de ascenso si está inclinada, lo que con frecuencia supondrá alterar un poco nuestra trayectoria para permanecer en lo que percibamos como la dirección más probable en la que continuará la convergencia. Una convergencia puede identificarse por la naturaleza de la ascendencia encontrada, pues:

a) Ocurre en un lugar en el que no espérabamos ascendencia y

b) A menudo es más constante y amplia que las otras ascendencias que nos hayamos encontrado ese mismo día.

Con un poco de suerte, entre las nubes y el relieve, podrás discernir en qué dirección va esa convergencia, una vez que la hayas identificado.
Y si a su vez, la confluencia se está moviendo como un frente, controlar la velocidad GPS en tu posición, te dirá si te has adelantado a su avance (porque tienes más viento de cara que antes) o hacia dónde debes ir para reencontrarla (seguramente viento en cola). Y si parece que donde estás hay menos viento, puede ser que estés justo debajo. Imaginaros surfeando en una ola gigante de viento, pero en nuestro caso, remontándola mientras avanza.

Chupar rueda

Como principiante en competición, resulta tendador pegarse a un figura cuyo nombre y parapente resulten familiares, y limitarte a tratar de volar tras su estela para que te lleve al gol. Esta táctica no te va a granjear muchos amigos (por algo se denomina “chupar rueda” o “zorrear”), y además no es muy efectiva por una serie de razones como:

1) Lo más seguro es que el figura lleve una vela mejor que la tuya, lo que significa que tu plan de seguirle durante toda la manga está condenado al fracaso desde el primer planeo. Seguir a otros únicamente es posible si llevas una vela MEJOR que la de ellos.

2) Si la persona a quien sigues vuela con una vela mejor que la tuya, probablemente también pilote mejor que tú, por lo que en cualquier caso se te escapará en los planeos, ya sea por hacerlos a más velocidad o por ser mejor en convertir en altura los «baches» que se atraviesan. Si caes un poco más en los planeos en relación a otros, llegarás a la ascendencia siguiente algo más bajo, por lo que dejarás esa térmica más bajo para seguir al figura que has elegido (a menos, claro, que subas tú mejor, pero entoces es que el figura eres tú). En cualquier caso, dos térmicas con sus planeos, en las que pierdas un poco respecto al otro, supone en realidad que ya no estáis volando juntos.

Una opción mucho mejor es poner algo de tu parte y NO planear siguiendo la estela del otro u otros, sino moverte a un lado para que el grupo, contigo como parte activa del mismo, cubra una porción de cielo más amplia en busca de mejores líneas y mejores ascendencias. Esto conlleva que, si eres el primero en hacer techo, debes ser también

el primero en empezar el planeo. Nada arruina tanto la energía de un grupo rápido como los pilotos que no tiran nunca los primeros. En un grupo perfecto, cada piloto será consciente de la ventaja en cuanto a velocidad que puede ofrecerles volar en un grupo SI todos los miembros hacen turnos de primero, pues eso mantiene el dinamismo. Muy pronto aprenderás que el grupo tiene el potencial de avanzar muy deprisa si cada uno pone de su parte y colabora en lugar de solo aprovecharse.

La razón por la que esto elevará la posibilidad de que te mantengas más tiempo con el grupo es que, si estás escudriñando el cielo en busca de indicadores térmicos, y no te limitas a contemplar qué es lo que va a hacer el figura, puede que seas tú mismo quien se tope con esa buena térmica siguiente, lo que supone que el grupo se dirigirá hacia ti, solo que ahora tú ya llevarás varios giros, con lo que estarás en una posición idónea cuando el grupo comience el planeo siguiente. Entonces no cometas el error de esperar y vete con ellos.

Aprovechar mejor las térmicas

Para maximizar la velocidad en los vuelos de distancia también debemos saber cómo maximizar la velocidad con la que subimos. Esto no tiene menos de holístico que localizar líneas boyantes por el cielo, y hacerlo bien lleva como poco la misma cantidad de práctica. La regla primordial y más importante para volar bien en térmica es la siguiente: ¡nunca te des por satisfecho! Demasiados pilotos se empeñan en quedarse en su propio trozo de térmica, aunque haya alguien cerca subiendo mucho mejor. ¡No caigas en esa trampa! El truco es encontrar el equilibrio entre volar de un lado para otro como un pollo decapitado sin que por ello tu velocidad de ascenso mejore, y moverse justo lo suficiente para asegurarse de estar en la mejor ascendencia disponible. En este juego, el resto de competidores son tus amigos, pues todos, lo quieran o no, están ocupados mostrándote lo que está pasando en un amplio espacio de cielo en todo momento. Necesitas, literalmente, desarrollar ojos en la nuca para vigilar a todos los que vuelan a tu alrededor, incluso a aquellos con los que no estés en peligro inminente de colisión. Al principio, esto resulta difícil, pues lo normal es que te asuste tanto tráfico a tu alrededor, pero a medida que te vayas sintiendo más cómodo girando entre tanta gente, deberás comenzar a vigilar al resto de los pilotos no sólo para evitar chocar con ellos, sino para estar preparado para cambiar tu radio de giro tan pronto como alguien esté subiendo mejor en algún sitio. Mi truco personal es no limitarme a vigilar pilotos sino a pilotos que conozco y que tengo a mi alrededor en el aire. Trato de aprenderme al principio de la competición quién va con qué vela y arnés, y de combinar eso con lo que sé acerca de en quién tengo que fijarme más. Me resulta mucho más fácil mantenerme en un grupo si puedo poner nombres a todos o a la mayor parte de los pilotos que vuelan a mi alrededor. Así, no me limitaré a ver que una vela de tal marca está subiendo de pronto mejor que yo, sino que veré que Aljaz Valic, por ejemplo, está subiendo mejor que yo. Pruébalo, pues hay diferencia.

Cuando estás solo en el aire, o cuando no hay pilotos en tus cercanías, sigues teniendo que maximizar la tasa de ascendencia igual que cuando estás volando con un gran grupo. Podría darse el caso de que estuvieras encabezando la manga y por lo tanto necesitaras cualquier ventaja por pequeña que fuera para que no te pillen los perseguidores. Para perfeccionar la técnica de subir cuando no hay indicadores vi-

Arriba: Nubes de convergencia en Valle de Bravo, México. No hay nada especial que indique que dichas nubes se deben a una convergencia, pero la naturaleza de la ascendencia nos permite identificarla. Foto Mark Hayman.

Derecha: Una térmica que parece más bien floja y en la que tal vez no merezca la pena entrar. La mayoría de las velas de abajo están al mismo nivel y hay gente girando por todos lados, señales de que las tasas de ascendencia serán pobres y siguen buscando un núcleo mejor porque no se han agrupado.
Nota del editor: La posición de quien hace la foto se conoce como "posición dominante" porque controla desde encima y tiene un acceso rápido a cualquier térmica que se revele, pudiendo llegar incluso por encima de quienes la pudieran estar marcando. En el valle que queda enfrente de El Peñón, Valle de Bravo, Méjico, durante el Campeonato del Mundo de 2009. Foto Nick Greece.

Página siguiente: ¿Quién sigue a quién? En la foto, los pilotos no están en realidad en modo de búsqueda de ascendencias, pues ya están en la base de la nube y la trayectoria tiene ascendencia. De haber estado más bajos y sin signos evidentes de ascendencia por delante, habría tenido más sentido volar más separados para cubrir una zona más amplia. Aquí van directo a la siguiente nube. Foto Nick Greece.

suales disponibles, yo he encontrado valiosos dos pequeños trucos:

1) Cuando vueles por libre, prueba a apagar el vario y a volar únicamente por sensaciones. Hace maravillas en tu percepción sensorial de los movimientos de la masa de aire.

2) De nuevo cuando vueles por libre, trata de cerrar los ojos durante periodos prolongados en las térmicas, y concéntrate en combinar el sonido del vario y las sensaciones que te llegan desde la tabla de la silla, el ruido del viento, los frenos, las bandas, etc.

Los modernos instrumentos que llevan GPS incorporado facilitan la búsqueda de los mejores núcleos de la térmica, pues en el caso de que te salgas de ella sin darte cuenta te permitirán vér hacia dónde debes ir para volver a pillarla. Con la función de mapa de térmicas activada, lo único que tienes que hacer es echar un vistazo a la pantalla y dirigirte volando hacia la térmica. Los que tienen un Garmin pueden lograr algo parecido si vuelan con la pantalla que dibuja una traza. Si salen muchos círculos cerrados, suele ser sinónimo de térmica, con lo que es casi como el mapa térmico de algunos instrumentos, pero sólo casi, pues por ejemplo mi Aircotec XC Trainer también hace correciones por la deriva debida al viento. Si hay un viento significativo, es importante recordar que el núcleo tiende a desviarse hacia el barlovento de la térmica, lo que implica que deberías estirar un poco tus 360 en el tramo contra el viento, para así estar seguro de buscar siempre mayor ascendencia cerca del borde de barlovento de la térmica. En el caso de que te salgas por el barlovento, la cosa no es tan grave, pues será mucho más fácil regresar a la ascendencia viento en cola que hacerlo desde el sotavento.

En competición, cuando se vuela en grupo, verás que a menudo no es posible optimizar el subir en las térmicas tanto como a ti te gustaría, simplemente porque hay demasiados pilotos compartiendo la térmica contigo. Esto resulta especialmente así los días flojos en los que cada metro cuenta y los pilotos se muestran reacios a tirar y dejar el grupo para encontar una ascendencia mejor. Pero incluso térmicas lentas y llenas de pilotos tendrán con frecuencia núcleos de mejor ascendencia que las atraviesen, y tu misión es asegurarte de que dichos núcleos no se te escapen sin que les hayas exprimido hasta el último suspiro.

El truco consiste en estar hiperalerta en todo momento, girar por dentro del arco que dibuja el grupo cada vez que donde estés suba una burbuja, y que trates de mantenerte en esa ascendencia más fuerte lo máximo posible. Ten presente que este consejo es algo controvertido (muchos pilotos están muy atentos para que otros no les giren por dentro en una térmica), pero si te mantienes alerta en todo momento y no recortas demasiado, no deberías tener problemas, eso sí, siempre que adoptes esta táctica de manera gradual. ¡A nadie le gusta tener a un novato demasiado agresivo en las térmicas! Puedes librarte de muchos rapapolvos si muestras consideración al converger en una térmica con otros, ya lo hagas desde dentro (como ocurre cuando te pones a girar por dentro del grupo) o desde fuera, cuando llegas planeando para unirte a un grupo.

Convertir velocidad en altura

En competiciones pasadas he visto a menudo al italiano Jimmy Pacher planear con un grupo y de pronto ver algo que indicaba una térmica más adelante. En esos casos, Jimmy aceleraba hasta

prácticamente su velocidad máxima, con lo que se deshacía del grupo, y no soltaba el pedal hasta que la vela se le iba hacia atrás por llegar al núcleo de la térmica. Con frecuencia usaba entonces esa energía extra de su planeo a gran velocidad para meter la vela en el núcleo con un fuerte giro (a izquierdas), y para cuando el resto de nosotros llegábamos, él ya estaba bastante por encima de nuestro nivel.

Hoy en día es evidente que Jimmy no es el único que hace esto, pero hace falta mucha destreza para mantener la vela avanzando acelerada a través de la turbulencia que rodea una térmica. En cualquier caso, es algo que necesitas trabajar para optimizar la velocidad global, pues la diferencia es impresionante.

Pero hay que reconocer que la capacidad de restitución de energía (trepada) de un parapente no es tan grande como la de un ala delta moderna (de varias decenas de metros) o como la que logra un planeador (de incluso un par de cientos de metros desde la velocidad de transición a la de mejor ascenso). Por suerte, si sumamos la decena de metros que logramos con la trepada por pasar de la velocidad máxima a la de tasa de caída mínima, más la altura que ya nos va dando la térmica desde el instante en que entramos, podemos vernos enseguida muchos metros por encima de los pilotos que todavía no han llegado y así girar cómodamente con toda la térmica para nosotros mientas no nos alcancen, elegir el sentido hacia el que queremos girar (casi todos los pilotos reconocen que giran mejor a un lado que a otro) y estar en una posición cómoda para controlar el giro de todos e identificar si en algún punto alguien está marcando un ascenso mejor, para saltar así de núcleo, llegándole desde arriba. En cambio si llegas con el mogollón, te tocará girar donde puedas y acoplarte al carrusel.

Arriba: Sobre Terradets (Áger), no hizo falta girar nada hasta llegar a las nubes que se ven al fondo. Piloto: Joan Roig (veterano piloto de ala delta y subcampeón de España de vuelo a vela), foto: Mario Arqué.

Capítulo 6: Tácticas

Carrera a gol comenzada desde el aire

Como ya se ha mencionado hasta la saciedad, este es el tipo de manga en el que es más importante destacar, sencillamente porque dichas mangas son las más habituales. El punto de vista del británico Adrian Thomas es que necesitas aprender a volar CON el grupo todo el camino y considerar a cada uno de tus oponentes como a un amigo más que como a un enemigo… hasta que el gol esté más o menos al alcance. A menudo he visto hacer eso al suizo Chrigel Maurer con sus prototipos de prestaciones superiores de hace unos años. Chrigel tiraba entonces el primero en el planeo final, confiado en que su vela tendría el mejor planeo y la mejor velocidad para llegar primero, y con frecuencia le funcionaba. Es con diferencia la técnica más eficiente para la clasificación general, pues el riesgo de aterrizar antes que el resto del grupo es bajo, y si calculas mejor que los otros el planeo final, o tienes una vela mejor, puedes incluso ganar las mangas.

Dicho esto, me entristeció ver cómo cada vez más pilotos adoptaban este estilo, pues en la década de los noventa, pilotos como el sueco Peter Brinkeby o el suizo Hans Bollinger, entre otros, preferían volar por las bravas y buscarse solos las habichuelas siempre delante. Y completaban las pruebas. Pero como he dicho, en cuanto a eficiencia a largo plazo, la estrategia de grupo es imbatible, sobre todo si la mayoría de los pilotos relevantes están haciendo lo mismo.

La expresión máxima de este precepto, la vimos en la Final de la Superfinal de Poggio Bustone (Italia) en 2009, donde el francés Char-

Arriba: Espera del start sobre la cumbre del Pico Ibituruna en Governador Valadares durante el Mundial de 2005. Foto: Roberto Puertas.

Izquierda: Según dónde esté la siguiente térmica, da la impresión de que Mark debía haber ganado más altura. Lago de Annecy (Francia). Foto Mark Hayman.

Página opuesta: Dependiendo de la disciplina del grupo, puede resultar muy difícil optimizar los núcleos en la térmica incluso si el grupo no es muy numeroso. La gente siempre parece interponerse en tu trayectoria. Si ese es el caso, hasta puede tener sentido dejar la térmica y seguir, pues casi siempre es señal de que ya vas muy retrasado. Foto Nick Greece.

Derecha: Europeo de Abtenau (Austria) 2010. Foto Mario Arqué.

les Cazaux y el inglés Rusell Ogden, con sus rutilantes Ozone BBHPP y sus prestaciones tensadas con varillas de carbono, literalmente dejaban clavados a sus rivales en todos los planeos finales a gol.

Como mencioné antes, la carrera a gol comenzada desde el aire se suele ganar, o perder, en el planeo final. Es raro haber logrado una delantera suficiente antes del planeo final que no pueda recuperar algún jovencito lanzado, de piernas largas y dispuesto a echarle huevos. Pero elegir el momento preciso también puede dar resultado si te mantienes alerta y te encuentras bien. El truco está en volar la manga con el mayor relajo que puedas, asegurándote eso sí, de manterte en el grupo bueno, no tomando riesgos innecesarios en el camino, pero obviamente siendo fiel a tu estilo y poniendo tu parte en tirar por delante. A medida que se acerca el gol, es natural volverse aprehensivo y tal vez un poco más conservador, pues a fin de cuentas es frustrante volar una buena manga deprisa y tirarla por la borda por no llegar a gol por los pelos. Pero para ganar debes estar preparado para volverte mucho más audaz cuando se acerque la línea de gol, porque a menudo puedes escaparte justo antes de que el gol esté prácticamente asegurado. Mantente buscando indicadores por delante que te puedan dar pistas sobre el tipo de aire que puedes esperar, conoce la dirección y velocidad del viento y si tienes motivos para pensar que te saldrá bien, tírate a por ello, aunque el instrumento no esté pitando alegremente todavía ni veas un superavit confortable en la altura sobrante indicada. Esta estrategia te costará sin duda unas pocas, si no bastantes, meteduras de pata, pero también te permitirá acostumbrarte a estar en alerta máxima cuando se acerque la línea de gol en lugar de volverte demasiado conservador en esta fase de la carrera, que es la más decisiva. También tendrás que vigilar lo que están haciendo los otros, pues varios pilotos de tu grupo estarán esperando lograr exactamente lo mismo que tú. Es de esperar incluso que algunos de ellos se tiren a gol antes de la cuenta por estimar su planeo de manera demasiado optimista, y que se vean forzados a tener que pararse a girar lo que sea o que se vean obligados a aterrizar. No te lances únicamente porque otro lo haga. Toma tu propia decisión sobre la altura que necesitas y cíñete a ella a menos que se vuelvan obvios indicadores que antes estaban ocultos y que te muestren que tu plan inicial era demasiado conservador. Con el tiempo, la idea es que todos estos pensamientos de estrategia y toda esa planificación se vuelva intuitiva (automática), pero eso únicamente podrá ocurrir cuando hayas acumulado alguna experiencia en el terreno del cálculo del planeo final.

Ten en cuenta que, si estás encabezando la clasificación y todavía no es tu estilo natural hacer el planeo final de una manera tan agresiva, más te vale jugar a lo seguro y aferrarte a tu puesto en la clasificación en lugar de arriesgarte a perder esa posición por la gloria de ganar una manga. Pero insisto, si ya no cuentas para las medallas en esa competición, es esencial esforzarse por el premio de una victoria de manga al menos, pues eso preparará tu mente para alcanzar la gloria en competiciones futuras y hará que tus compañeros te vean con otros ojos, porque habrás demostrado tu capacidad para ganar.

En las raras ocasiones en las que hayas logrado dar un paso en los comienzos de una manga y hayas puesto un buen tramo de tierra de por medio, tal vez junto a un grupo reducido de pilotos con la misma mentalidad que tú, necesitarás asegurarte de que te mantienes en cabeza. Pero ¿cómo? No hay un método prescrito, pero si te quieres

mantener en cabeza hay una cosa importante: ¡no mires atrás! Mirar atrás para ver lo lejos, o cerca, que vienen los grupos perseguidores, lo único que hará es ralentizarte y facilitarles a los demás el darte alcance. En lugar de ello, concéntrate en mirar hacia adelante y en volar de la manera más rápida y eficiente de la que seas capaz. Además, ya tendrás ocasión de sobras para ver dónde están con respecto a ti la próxima vez que te pares a girar para subir. Y por último, no debe estresarte el que te vuelvan a atrapar, en el caso de que eso suceda. Un competidor estresado tiene muchas más posibilidades de aterrizar prematuramente por una mala decisión que otro que vuele relajado. Pueden aparecer nuevas oportunidades y has de estar bien dispuesto para identificarlas y aprovecharlas al vuelo.

Carrera a gol comenzada desde tierra

En los despegues muy amplios, quienes ponen las mangas pueden optar por un carrera a gol comenzada desde tierra. Eso quiere decir que el tiempo comienza a contar tan pronto como se abre la ventana, y la carrera empieza desde el momento en el que se despega. Muchos pilotos consideran este tipo de manga como más estresante y peligrosa, pero yo sostengo que el estrés generado es en realidad positivo, pues ya no hay que estar esperando en el aire a que abran el start y toda la adrenalina producida en el despegue se puede aprovechar de inmediato para iniciar la prueba.

Para poder despegar cuando se abra la ventana, puede que tengas que caminar hasta el borde de la zona de despegue y desplegar tu vela. Independientemente del tipo de manga, yo suelo esperar a desplegar la vela hasta que la mayor parte del resto de pilotos ya estén en su sitio, pues es la única manera de asegurarme de que no tendré montones de pilotos delante de mí cuando suene la señal. De nuevo, salir justo con el pistoletazo probablemente sea sobre todo una ventaja psicológica, pero necesitamos todas las ventajas que podamos lograr, por lo que obviamente querremos despegar nada más den la salida. En cuanto estemos en el aire ya estaremos de carreras, por lo que no hay que andar haciendo el moña en térmicas guarras al tiempo que pulsamos teclas del instrumento. Comprueba que tienes todo preparado ANTES de despegar.

Debido a la naturaleza de la manga, con más adrenalina en las arterias ya desde el despegue es posible que el ritmo general de los grupos sea más rápido desde el principio. Tienes que estar preparado para ello si quieres evitar quedarte retrasado al comienzo de la manga. Tan pronto como los grupos se organicen, la estrategia será la misma que para otras carreras a gol, pero ten presente que la velocidad general será más alta desde el principio y que un pequeño retraso en la salida por el motivo que sea (fallar el primer inflado, tener que esperar a que salga el de delante, etc), enseguida supondrá minutos de retraso, cientos de metros de altura o incluso algún kilómetro de ventaja para los que salieron primero.

Carrera a gol cronometrada

La estrategia más eficiente en una manga del tipo carrera a gol cronometrada depende de la fórmula de puntuación que se use y de las condiciones que se esperen. Si la fórmula de puntuación no asigna puntos por ir por delante (lo que actualmente es raro), lo más probable es que los pilotos favoritos remoloneen en el despegue, y en el aire,

Si aspiras al podium, resulta esencial tener la vela adecuada. En 2010 la más adecuada fue casi siempre la Ozone Mantra R10. Fotos Nick Greece.

Mirando por encima del hombro, o deja que lo haga tu cámara. Valle de Bravo 2009 (Méjico).

para hacer uno de los últimos starts. La lógica es que cuando más tarde se haga el start, más indicadores térmicos habrá a lo largo del recorrido de la manga, y por tanto más deprisa podrá ir un piloto que vaya por detrás. En al menos una ocasión he visto al equipo suizo pretender que hacían uno de los primeros starts, con lo que arrastraban tras ellos a un gran grupo de seguidores más indecisos, para a continuación separarse del grupo y regresar al start para salir con la siguiente hora. Si mal no recuerdo, esa táctica les funcionó y Stephan Morgenthaler ganó una manga. También la había practicado con habilidad zorruna el varias veces Campeón del Mundo de ala delta, el checo Thomas Suchanek (en el Mundial de Àger 1995) y la vimos en el Mundial de Montalegre (Portugal) 2003 cuando volamos desde Chaves.

Pero esperarse a hacer uno de los últimos starts también puede hacer que nos salga el tiro por la culata. Ha habido días en los que el grupo principal esperó tanto que las condiciones del día se acabaron o aflojaron antes de que pudieran llegar a gol. Esto supondría que, aunque los que salieran con uno de los primeros starts no comenzaran en teoría en el mejor momento, y su velocidad media a lo largo de la manga fuera baja, mientras llegaran a gol puntuarían más que sus adversarios más «listos». Si la fórmula de puntuación otorga puntos por ir por delante, te puedes plantear apostar fuerte y salir en cuanto se abra el primer start. Con ello, lograrás una serie de cosas, como:

1) Practicar la destreza de volar solo, o al menos el volar con un grupo de pilotos que normalmente no van en el grupo de cabeza, y hacer que ese grupo se mueva.

2) Tener la ocasión de lograr puntos de bonificación por ir delante.

3) Y al final del día, tal vez hayas aprendido que pegarse al grupo no es la única manera de hacer grandes cosas en este deporte.

Ten en cuenta que el riesgo es considerable, sobre todo si las condiciones del día no están claras o te toca ir abriendo camino.

Éxito en carreras cronometradas

Durante el campeonato de Europa de 2008 en Serbia, las condiciones fueron tales que varias de las mangas fueron carreras cronometradas. Así por encima, recuerdo dos de ellas, ejemplos perfectos de las estrategias anteriormente mencionadas. Uno de los días, el británico Russell Ogden hizo el último start y luego utilizó a todos los indicadores de térmicas que tenía por delante para lograr el mejor tiempo. Creo que incluso llegó a gol junto a los que habían empezado primeros, con la salvedad de que algunos de ellos habían hecho un start ¡75 minutos antes que Russell! Esto ocurrió un día muy lento en los llanos al sur de Niš, y me parece que las condiciones mejoraron más tarde ese día, aunque no recuerdo haber notado nada que indicara previamente que eso fuera a suceder.

El otro día al que me refería, yo hice el primer start. El despegue estaba muy congestionado, por lo que aún no había muchos pilotos volando y fui el único piloto en salir disparado cuando se abrió el start. Debía de estar inspirado porque volé hasta el gol solo y llegué unos 12 minutos antes que el primer grupo. Eso suponía que ellos habían cubierto el recorrido en 3 minutos menos que yo, pero mis puntos por ir por delante (unos 100 de los 1000 disponibles para la manga) compensaron fácilmente esos 3 minutos. Sé de al menos otra manga

que se ganó de la misma manera, y sospecho que probar este atajo para alcanzar fama y gloria se volverá más popular entre los pilotos jóvenes y aguerridos. ¡Podrías verte liderando ese estilo de vuelo!

Carrera a gol con toma de tiempos

La carrera a gol tomando tiempos comparte sus características generales con la carrera cronometrada, es decir, necesitas decidir si es un día para esperar y esperar a tener muchos por delante marcándote las térmicas antes de que entres en el cilindro de salida, o si vas a apostar fuerte por los puntos de ir por delante. Como ya se mencionó anteriormente, tienes que decidir si vas a pelear por ganar esa competición o por llevarte una manga. Creo que esto también está relacionado con el punto de la trayectoria de piloto de competición en el que te encuentres. Si estás empezando, ganar una manga será muy bueno para darte confianza, pero puede que aún tu rendimiento y regularidad no sean tan consistentes como para llevarte a casa algún trofeo, mientras que si ya eres un competidor curtido o vas liderando la clasificación general, apostar fuerte tal vez no sea la mejor estrategia.

Distancia abierta

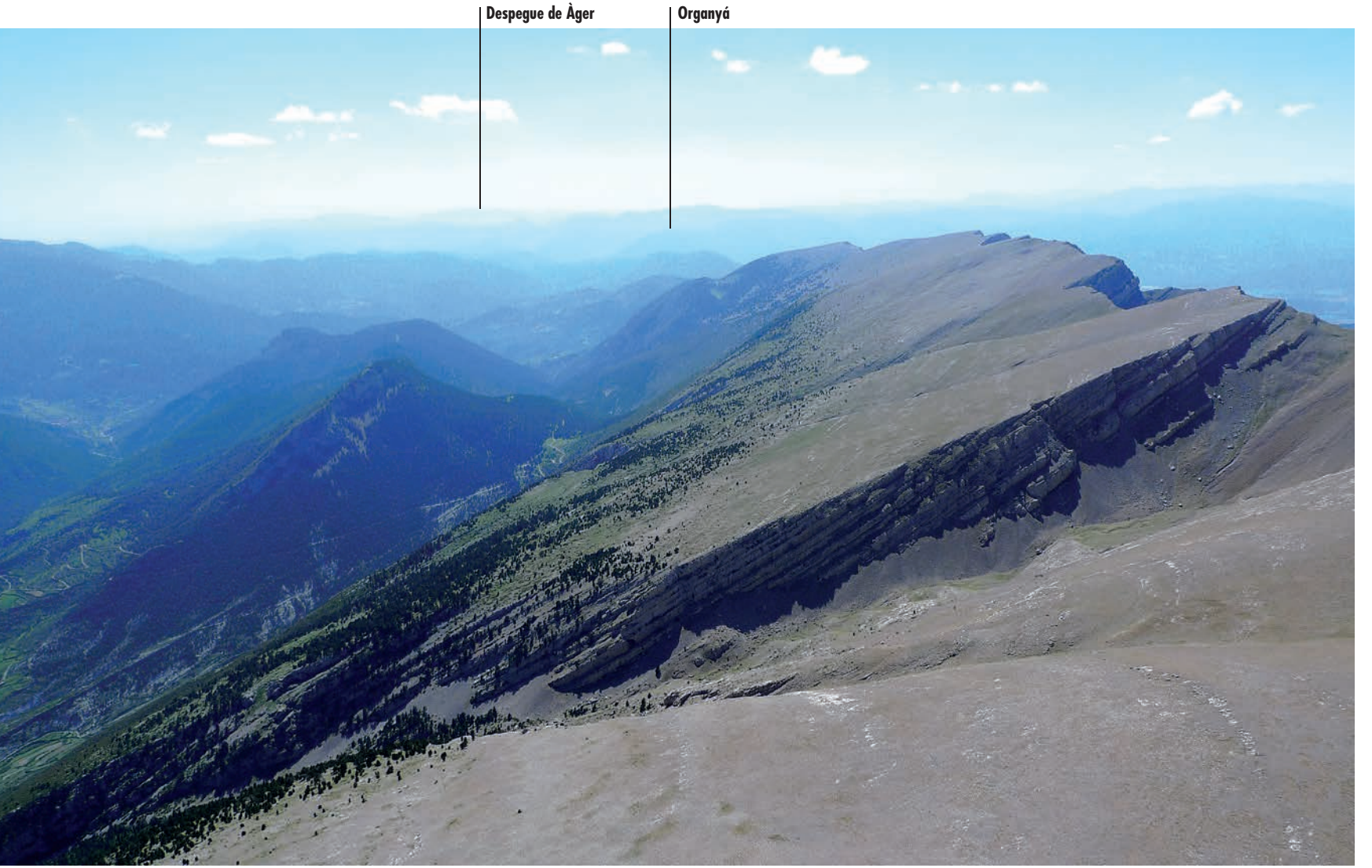
En un pasado no tan distante, la manera de volar en una manga de distancia abierta consistía en maximizar la altura en las térmicas y asegurar todo el camino, dejándose llevar con el viento. Pero con la llegada de los grandes circuitos cerrados (triángulos FAI, idas y vueltas, etc), los vuelos en las ligas de distancia de todo el mundo han puesto de manifiesto que incluso un vuelo de distancia largo precisa usar el acelerador de manera intensa para sacarle el máximo partido al día. Aunque ahora esto pueda parecer bastante obvio, hasta hace poco los pilotos sencillamente no necesitaban ir tan a saco para llegar más lejos que los otros y todo lo que contaba era mantenerse en el aire.

En consecuencia, una manga de distancia abierta es la manera perfecta de poner a prueba todas las destrezas acumuladas, pues tendrás que tirar al máximo sin irte al suelo, y volar así durante horas.

Veámoslo con un ejemplo: El piloto A despega a las 12:30 y aterriza a las 18:00. Vuela por tanto cinco horas y media de las que tres las pasa girando y dos y media planeando a frenos libres con un ligero viento en cola que le permite sacar una media de 45 km/h.

Juegos tácticos torpes en el despegue

Hace pocos años, durante una competición en Brasil, el último día había mucha discusión en el despegue antes de que se abriera la ventana. Como ocurre a veces, los primeros de la clasificación argumentaban que las condiciones no parecían seguras y que había que retrasar la apertura de la ventana o cancelar incluso el día. Yo encuentro incómodas esas estrategias torpes, así que despegué en cuanto se abrió la ventana, pues eso zanja de inmediato la discusión sobre si seguir retrasando la apertura, ya que únicamente se pueden hacer cambios antes de que despegue el primer piloto. Como resultado, me encontré solo, ganando altura y derivando hacia el start al ritmo apropiado, sin tener literalmente a la vista a ningún piloto. Más tarde resultó que entré en el cilindro justo a la hora del start y el resto de la gente seguía sin despegar, lo que en competiciones es un caso muy raro. Esto suponía que yo disponía de mucho tiempo para elegir la ruta adecuada, encontrar las nubes buenas, etc. A su vez, eso hizo que se me activara la toma consciente de decisiones, por lo que no tardé en desperdiciar la ventaja que llevaba y aterricé pronto.



Arriba: La quintaesencia del vuelo libre es la distancia. La competición es otro tipo de juego, aunque podemos hacer de cualquier cross, una competición individual o colectiva. Cadí (Lleida) Foto Mario Arqué.

Derecha: Dachstein (Austria), Europeo de Abtenau 2010. Foto Juan Carlos Martínez

El piloto B despega a la misma hora y aterriza también a la misma hora, con la salvedad de que las 2 horas y media que pasa planeando va a 55 km/h. Suponiendo que su deriva en las térmicas sea la misma, el piloto B habrá cubierto en su vuelo 25 kms más que el piloto A, aproximadamente un 20% más de distancia. Resta una cantidad muy pequeña por el tiempo adicional que B pasa girando para compensar su ángulo de planeo más pronunciado al ir más rápido y te seguirá quedando una ventaja nada desdeñable.

Las velas modernas de competición no pierden tanto planeo con el pedal pisado a la mitad y en cualquier caso elegir bien la ruta puede compensar fácilmente esa leve degradación del planeo a medio acelerar, por lo que en realidad sí que hace falta ir a saco. Además, es de esperar que el grupo en el que te encuentres también esté yendo a muerte, así que más te vale mantenerte entre ellos.

Como mencioné en el capítulo anterior, la mayoría, por no decir todos, los organizadores de competiciones designarán un eje para los vuelos de distancia abierta. Desde el punto de vista de las recogidas, la táctica correcta es seguir el eje o la carretera más próxima al eje, pero este juego no trata de que las recogidas sean lo más sencillas posible, sino de ganar. Si miras una línea sobre una hoja de papel y trazas un vuelo imaginario en la dirección general de la línea, verás que una vez te alejes unos kilómetros del despegue, separarte unos pocos kilómetros del eje comienza a suponer muy poca diferencia respecto a la distancia proyectada. Puede que haya una hilera de colinas, nubes o montañas que se desvían con cierto ángulo de la línea, pero si te llevarán más lejos que si te ciñes a la línea, tendrás que desviarte con ellas. O podría existir un río o su vega invitándote a rodearla buscando mejores condiciones. Puede valer la pena ponerse un gol en algún lugar distante de la línea y pretender que tratas de llegar a ese gol. Eso te facilitará asumir las desviaciones necesarias para maximizar la distancia volada. Plantéarte un gol pre-fijado, te obliga incluso más que una distancia sobre eje, a estar pendiente de factores como el viento y sus posibles cambios de dirección a lo largo del recorrido y el desplazamiento lateral que te producirá la deriva de las térmicas o las líneas y calles de nubes que te puedas ir encontrando.

Júbilo en Piedrahíta

Hace unos años tomé parte en una competición importante de Categoría 2 en Piedrahíta. El último día me encontraba en el 2º puesto de la clasificación general, detrás de un joven piloto local de mucho talento (Iván Colás). El día era bastante estable y muchos pilotos rascaban para ganar altura en el despegue de Peña Negra, pero por el motivo que fuera, pillé un núcleo y me puse alto. Pensé que lo tenía en el bote y mis ánimos mejoraron aún más cuando vi a mi mayor adversario, ese joven piloto local, aterrizar antes del puerto de Villatoro tras un planeo larguísimo. Ahora todo lo que necesitaba era cruzar la línea de gol y el escalón más alto del podium sería para mí, ya que todos los demás estaban bastantes puntos por detrás en la clasificación. Diez minutos más tarde también estaba aterrizado.

Aquí hay varias lecciones que aprender:

- **El júbilo prematuro no te lleva a ninguna parte.**
- **El joven piloto local estaba quizás demasiado emocionado con su primer puesto como para volar relajado y con más naturalidad ese último día.**
- **No gastes tiempo en el aire pensando en el desenlace de nada. Si necesitas pintar un cuadro para que tu subconsciente trabaje con él, pon en él cosas que te hagan sentir bien en lugar de momentos específicos de (imaginaria) gloria.**
- **No andes buscando a tus adversarios principales en el aire. Eso consume demasiada energía y no contribuye a nada.**

Estrategias generales de competición

Nos hemos fijado en las maneras de maximizar nuestra suerte en las mangas individuales, pero ahora vamos a pensar en toda la competición. Recuerda que estamos aquí para ganar, ya sea mangas o competiciones, así que ahora vamos a preocuparnos de estas últimas.

Ya hemos tocado por encima el asunto en un párrafo anterior: si vas a por el primer puesto de la general, rara vez merece la pena volar para ganar mangas individuales. La primera persona a la que recuerdo haber oído decir esto así de claro fue el francés Denis Cortella, fundador de Kortel Design. Coincidimos volando juntos toda una Copa del Mundo en Avoriaz (Francia) en los años noventa y él pensaba que yo iba demasiado a saco para lograr resultados eficientes. Recuerdo haber estado bien por delante del grupo, junto a Denis, cuando nos acercamos a una transición larga sobre un valle, y me gritó para que ralentizara y esperara a que nos alcanzaran unos cuantos pilotos y pudiéramos hacer la transición juntos. Funcionó bien y acabé segundo en la competición. ¡Gracias Denis!

Unos pocos pilotos consiguen ganar tanto mangas como competiciones, y se les respeta al máximo por ello, pero lograr algo así es sin duda mucho más difícil que volar de manera consistente durante toda la competición. Por otro lado, si sabes que tu coco no está listo del todo para aguantar el estrés que supone ir el primero en una competición, o al menos en los puestos de podium, lo que tienes que hacer sin duda es practicar victorias centrándote en ganar una manga. Esto le vendrá de maravilla a tu autoconfianza, y esa seguridad es tu arma principal en cualquier deporte.

No pichar el primer día

Una cosa que puede acabar por completo con cualquier esperanza de acabar en los puestos de podium es pinchar el primer día de la competición. No pinches el primer día. Necesitas llegar a gol, no sólo por los puntos, sino también por tu propia tranquilidad. Es mejor ir subiendo el ritmo a lo largo de las mangas siguientes que pinchar el primer día.

Hay pilotos que en ocasiones se han recuperado de un pinchazo y han ganado competiciones, algo que subraya la importancia de mantener la calma y la concentración incluso si el primer día has tenido mala suerte. La «ventaja» de una situación así es que los días siguientes estarás volando sin nada que perder, por lo que podrás ir a saco. Te recomiendo que lo hagas, pues en cualquier caso es como le sacarás más partido a esa competición. Necesitarás ganar varias mangas para recuperar tus pocos puntos del primer día, pero de paso estarás practicando tu destreza para volar muy deprisa.

Creo que tienen razón quienes dicen que si pinchas (comparativamente) el primer día, lo probable es que se deba a un exceso de aprehensión respecto a tus propias expectativas sobre tu resultado en la clasificación final. En otras palabras, si en la primera manga te atenazan los nervios porque crees que tienes posibilidades de ganar la competición, pero eres incapaz de relajarte y dejarte fluir, entonces es probable que tu toma de decisiones se vea negativamente influenciada por ello. Creo que es bueno saber apreciar las posibilidades de éxito cuando vas a una competición, pero debes asegurarte de que eso no te produzca un nudo en el estómago.

Arriba: El suizo Andy Aebi en Valle de Bravo, Méjico, durante el Campeonato del Mundo 2009. En ese momento va liderando la competición y debe centrarse en volar como si no fuera el primero, algo difícil de lograr. Sus adversarios más directos le van vigilando, pero él debe tratar de no obsesionarse con ellos, pues sería contraproducente para su propio rendimiento. Foto Martin Scheel/azoom.ch.
Izquierda: Tráfico denso en la Copa del Mundo 2009 de Castejón de Sos (Huesca). Foto Mark Hayman.

Encabezar la clasificación tras varias mangas

Si has estado leyendo con atención (además de otras cosas…) lo idóneo sería que te encontraras con una ligera ventaja sobre tus adversarios tras los 2 ó 3 primeros días. ¡Y eso puede ser de lo más estresante! Las historias de competición están llenas de casos en los que pilotos capaces y con talento perdieron la cabeza al ir líderes, ya fuera pinchando el cuarto día o volando de manera demasiado conservadora para aferrarse al primer puesto y quemando la diferencia de puntos al hacerlo. La clave es tan trivial como importante: sigue haciendo tu vuelo, volando igual de bien y todo lo deprisa que TÚ puedas, y deja de fijarte en lo que hagan los demás. No te obsesiones más de la cuenta en vigilar en el aire a tus adversarios más próximos, pues por mucho que lo hagas, eso no les va a poner en el suelo, y lo único que conseguirás es dedicar parte de tu capacidad mental a cosas sin importancia. En su lugar, concéntrate en disfrutar de cada vuelo, tira por delante si la ocasión lo pide y aminora la marcha si eso es lo que demanda el día, exactamente igual que si no tuvieras el podium al alcance. Deja que el liderazgo se asiente en tu consciencia a base de aceptar que eres bueno y que ese puesto te corresponde, pero tampoco le des muchas vueltas a esa idea.

Cometer menos errores que los demás

Me arriesgaré a asumir que la mayoría de las victorias en competición se reducen ni más ni menos a que una persona haya cometido menos errores que las demás. No cometer errores no es algo que puedas planificar con detalle de antemano, pero lo que sí puedes hacer es tener siempre un plan B para las, esperemos, raras ocasiones en las que sí que metas la pata. De mi experiencia en competición y por los éxitos que he vivido, lo que puedo decir es que es bastante posible lograr un buen resultado a pesar de cometer uno, como máximo dos, grandes errores durante una semana de vuelo. Pero si acumulas más, tu puesto en la clasificación general sufrirá, y cuanto mayor sea el nivel en esa competición, menor será el número de errores que puedas cometer. La situación menos idónea sería recapacitar sobre el error que has cometido y tener que admitir que lo que te sacó del problema una vez más fue la suerte, no una buena decisión. Trata siempre de tener un plan B si haces un movimiento arriesgado.

Nota del editor: Redundando en el tema de este capítulo, algunos ejemplos recientes de lo que explica el autor. En el Campeonato de España de Pedro Bernardo 2013 (Ávila). El Campeón, Francisco Javier Reina, ganó dos de las siete mangas disputadas (las dos primeras) y cedió tan solo 12 minutos en la suma total de tiempos si sumamos el mejor tiempo de cada una de las mangas. Fueron 12 minutos en 17h 51' de tiempo total de carreras. Y de esos 12 minutos, la mitad, los cedió el último día, controlando la prueba y a su rival más directo (Chechu Costa). Curiosamente en las últimas tres mangas, los vencedores fueron pilotos que no estaban tan bien clasificados como para disputar el título a los primeros.
Ningún piloto que hubiese fallado un solo gol, logró quedar entre los 5 primeros. 12 pilotos hicieron los 7 goles del campeonato. En la foto Francis Reina controlando al grupo de cabeza. Foto Mario Arqué.

Capítulo 7: El juego mental

A menudo he pensado que en cualquier competición habrá un número determinado de pilotos que posean las destrezas necesarias para ganar y que habrá un número mucho menor de pilotos con una disposición mental adecuada para sacar partido a este hecho. Lo que esto significa es que, objetivamente, quien acabe ganando no sea necesariamente el mejor piloto, sino más bien un buen piloto con la mejor disposición mental. Ese pensamiento se me ocurrió de nuevo durante una conversación con el sudafricano André Rainsford-Alberts acerca de la importancia de estar alto y en el mismísimo perímetro del cilindro del start en el momento de su apertura en una manga de carrera a gol. André sostenía que eso tenía una importancia capital, mientras que yo únicamente estaba dispuesto a conceder que podría tener su importancia por motivos psicológicos, a lo que André me respondió con incredulidad: ¿es que hay otros motivos?

Esto muestra que André ha asimilado una lección muy importante en deportes competitivos, a saber: que tu principal arma es la mente, y a veces también su principal adversario. En este capítulo, profundizaremos un poco en este tema concreto.

Concentrarse

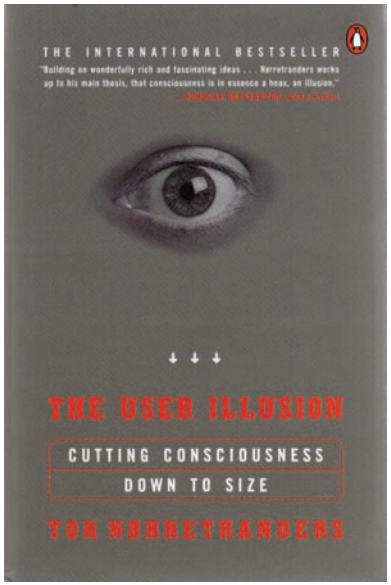
Lo primero que hay que aprender cuando se aspira a ser un deportista de éxito es a concentrarse en aquellas cosas en las que uno PUEDE influir, para luego influir en ellas lo máximo posible y no preocuparse del resto. Ejemplos de cosas que están dentro de nuestro margen de influencia podrían ser la preparación general, tanto física, como la relativa al equipo que usamos, y la preparación mental. Por otro lado, hay cosas sobre las que no puedes influir, como por ejemplo quiénes son tus competidores, lo bien que estén volando en ese momento e incluso el equipo que estén usando. Darle vueltas a asuntos centrados sobre estas últimas cosas suele ser poco productivo y puede hasta influir negativamente en tu propio rendimiento.

Una vez en el aire, un ejemplo podría ser darte cuenta de que no puedes influir realmente en cómo irá un planeo, pero sí que puedes tener un plan sobre qué harás si no planeas tan bien como pensabas que lo harías cuando dejaste la última ascendencia. Cuando te hayas acostumbrado a esta idea, podrás entrenarte para tener cada vez más opciones alternativas con las que trabajar, para al final dejar que ese proceso se vuelva innato y sea la intuición la que tenga la última palabra en la toma de decisiones.

En la vida, más importante aún que trabajar en los planes B es el concepto de no poner el foco de atención en las cosas que quedan fuera de tu alcance para, por así decirlo, archivarlas. Doy por hecho que ningún deportista ha ganado un trofeo a base de pensar en lo buen competidor que es. Me pregunto si esto no será un factor que contribuya al poco éxito que tiene en nuestro deporte el chupar rueda, pues chupar rueda implica que por delante hay alguien que es tan superior a ti que tienes que seguirle por los cielos para tener éxito, y eso a su vez se refleja negativamente en tu propia imagen. Como se ha mencionado por ahí, los deportistas de mayor éxito parecen ser los más imperturbables, los que viven y dejan vivir, quienes, si bien son capa-

Arriba: En este juego, desenvolverse bien con los idiomas resulta casi esencial. El checo Tomas Brauner, el turco Semih Sayir y el francés Xavier Murillo conversan serios antes de una manga en Kayseri 2007 (Turquía). Foto Mark Hayman.

Izquierda: El británico Craig Morgan haciéndole sombra al brasileño Olympio Faissol sobre el altiplano de Peña Negra (Ávila).
Foto Nick Greece.



Arriba: La expresión "La Ilusión del usuario" fue inicialmente acuñada para describir la interface mente-ordenador, como el escritorio de un computador del tipo Mac o Windows-PC, concepto extensible a la interacción con tablets o móviles actuales.

Derecha: El suizo Andy Aebi volando con su trapo hacia la gloria en 2009 en Valle de Bravo (Méjico). A destacar la poca sección frontal y transversal de su silla (recortada por abajo justo bajo la tabla y sin protección dorsal).
Esa silla fue por sí sola casi la única responsable de un cambio en el reglamento FAI acerca de los arneses (con la implantación de la exigencia de competir con sillas convenientemente homologadas y con la protección adecuada en todo evento FAI 1) desde 2010 y de paso, con cascos homologados.
Foto Mark Hayman.

ces de concentrarse mucho cuando hace falta, no se ven impresionados por todo el alboroto que rodea su deporte, que son capaces de retirarse a un espacio mental en el que lo único que cuenta es su propio rendimiento y todo lo demás a su alrededor se vuelve irrelevante.

Entrenamiento mental y la ilusión del usuario

Las librerías están llenas de volúmenes que prometen cambiar tu vida para siempre a base de modificar la manera que tienes de pensar de ti mismo. Para mí, esas obras pseudocientíficas no lo logran. Siempre he necesitado algo un poco más concreto que un autoproclamado gurú para persuadirme de cambiar mi comportamiento, y en cualquier caso, el hecho de que no dejen de publicarse cada vez más libros de esos parece validar mi escepticismo. Afortunadamente, existen libros con un enfoque más profundo.

Hace unos 15 años leí un libro titulado "The User Illusion" (la ilusión del usuario), escrito por el periodísta científico danés Tor Nørretranders. Entonces no me impactó tanto como haría luego, aunque cuando lo leí por primera vez me pareció una historia interesante de investigación científica en el campo de la conciencia y el subconsciente. Pero a medida que volaba en más competiciones, me di cuenta de que ese libro, y las observaciones que se expresan en el mismo, eran extremadamente relevantes para el rendimiento humano, tanto en parapente como en cualquier otro ámbito. Me gustó en especial que el autor no se atribuyera la más mínima capacidad de ser capaz de hacer algo por ti o cambiar nada en ti, sino que se limitara a presentar sus hallazgos y conclusiones, y dejara en manos del lector evaluar su relevancia.

Explicado en pocas palabras, el libro sigue una senda a través de unos 200 años de investigación científica sobre la mente consciente frente a la mente subconsciente. En lo relativo a la anchura de banda, la conclusión es que cada segundo que pasamos despiertos nos vemos bombardeados por millones, posiblemente billones, de estímulos sensoriales, pero nuestra mente consciente les pierde la pista a un ritmo de entre 11 y 40 estímulos por segundo. Dicho de otro modo, esto significa que en el mejor de los casos estamos procesando alrededor de 1/1000000 (¡una millonésima!) de la información que está al alcance de nuestros sistemas sensoriales. Para empeorar aún más las cosas, a nuestra mente consciente le gusta hacernos creer que es mucho más efectiva de lo que realmente es. Y lo hace, entre otras cosas, a base de manipular nuestra sensación interna de tiempo, para que pensemos que somos conscientes de cualquier cosa que nos suceda entre medio y un segundo antes de lo que realmente lo somos. Eso supone que la mente consciente tarda entre medio y un segundo en enterarse de las cosas, pero no quiere que lo sepamos, por lo que recoloca la experiencia hacia atrás en el tiempo para camuflar el retraso. A eso se refiere la ilusión del usuario a la que alude el título del libro.

Nørretranders introduce luego una distinción que resulta muy útil para quienes practican deportes de élite: el Yo y el Mí. El Yo es nuestro lado consciente, el cual, como acabamos de ver, no está sólo un poco limitado en su alcance, sino que también va penosamente retrasado, mientras que el Mí es nuestra parte subconsciente o inconsciente, con acceso a una cantidad mucho mayor de datos y la capacidad de procesarla casi en tiempo real. A fin de cuentas, la mente es un ordenador alucinante si le permitimos que lo sea.

Estos hallazgos son controvertidos. Por un lado, pueden usarse para cuestionar la relevancia del concepto de libre albedrío, pero si piensas en ellos, verás que son razonables y explican un montón de cosas que de otro modo serían complicadas de aceptar. Pondré unos ejemplos de mi propia experiencia, y te sugiero que hagas lo mismo con la tuya.

1) Escribir con un teclado. Yo, normalmente tecleo con 2 ó 3 dedos de cada mano, y uso el pulgar de la mano derecha para la barra espaciadora. En mi profesión tengo que teclear un montón, y mientras no piense en ello, puedo escribir bastante deprisa y sin tener que mirar el teclado. Pero tan pronto como empiezo a pensar en la acción de teclear, mi velocidad baja mucho y cometo muchos errores.

2) Idiomas. He tenido la suerte de estar dotado de cierta facilidad para aprender idiomas y puedo incluso usar la mayoría de ellos de manera simultánea, por ejemplo si estoy con un grupo de pilotos multinacional y soy el único capaz de comunicarse en los idiomas de todos los del grupo. Esto, sin embargo, se me da mejor si me he tomado una o dos cervezas, pues el alcohol somete al Yo, que es en el que reside el miedo a cometer errores, y permite al Mí un acceso completo a todo el conocimiento de idiomas que tengo archivado, y me deja traducir desde cualquier idioma que conozco a otro en tiempo real, luego cambiar a otro, regresar al anterior, etc. Pero en cuanto me vuelvo consciente de lo que está ocurriendo, sé que he llegado a tartamudear, se me hace un nudo en la lengua y de mi boca no sale nada comprensible.

3) Tu propio ejemplo. Seguramente haya cosas en las que eres realmente bueno y de las que puedas deducir paralelos con los ejemplos anteriores. ¡Pruébalo!

Nota: Por cierto, el hecho de que uno acepte que es realmente bueno en algo también es un paso importante para destacar luego en otras cosas. Profundizaremos en esto más adelante.

La mayoría de las teorías sobre deportes operan con esto disfrazándolo de una manera u otra. Una encarnación muy conocida es la propuesta por el psicólogo húngaro expatriado Mihaly Csikszentmihaly. Él llama flow (flujo) al estado mental en el que nos encontramos cuando todo lo que hacemos parece suceder de manera natural. No es de sorprender que estar ahí (también conocido a menudo por los deportistas como estar «en la zona») esté ligado a una gran sensación de dicha. Simplemente, uno se encuentra muy bien en la zona porque en realidad no hay pensamiento. En su lugar estamos actuando. Como tal, el concepto se ha asociado con frecuencia a sexo del bueno.

La idea que hay tras el Yo contra Mí, sentir el flujo o estar en la zona es de lo más relevante para rendir bien en parapente. Si consideramos el limitado alcance de la mente consciente, se vuelve aparente de manera inmediata que no hay modo alguno por el que poder hacer un seguimiento de la ingente cantidad de información disponible en el aire y usarla para tomar decisiones buenas y conscientes. Sin embargo, es posible que a menudo SINTAMOS que eso es exactamente lo que ocurre, y eso no es sino el Yo tratando de reafirmarse, lo que en realidad es un caso de post racionalización.

El caso es que si quieres volar realmente bien, no puedes dejar que tu mente consciente meta demasiado la cuchara. Debes aprender a encontrar una manera de ocupar el Yo para que el Mí se libere y pueda hacer lo que mejor hace: asimilar infinidad de información, procesarla y actuar en función de ella antes de que puedas ser consciente de lo

Nota: de nuevo, todo esto coincide con las evidencias reunidas en el libro La Ilusión del Usuario.

Anja Kroll despega durante la Superfinal de 2009 en Poggio Bustone (Italia). Anja ha usado la visualización de manera constructiva para destacar en competición, e igual podemos hacer nosotros. Foto Martin Scheel/azoom.ch.

No pienses, actúa

Con frecuencia he pensado que cuando mejor vuelo es cuando todo el vuelo consiste en tirar y que tiren de ti, preferiblemente en un grupo de pilotos colegas, de modo que mi Yo esté ocupado riéndose, jugando y observando a los demás recibiendo en el sotavento, etc., mientras el Mí va literalmente a toda pastilla. Me he dado cuenta de que un factor que facilita mucho esto son las raras ocasiones en las que hemos hecho una carrera a gol con despegue simultáneo, pues en esas mangas nunca hay tiempo para pararse a pensar nada. En ellas únicamente hay acción y reacción.

que apenas uno de tus adversarios se traiga entre manos. La pega está en que es la mente consciente la que tiene poder de veto en relación al subconsciente, por lo que por muy intuitivamente correcta que sea una actuación determinada, si la mente consciente no la aprueba (y se la permite volverse consciente de ello), ese día seguro que no ganarás.

Aprendizaje no consciente: bases de la intuición

Por suerte no necesitamos ser conscientes de la información que nos llega de todas partes para convertirla en operativa para uso futuro por parte de la mente subsconsciente. El resultado de esto es que cada vez que volamos, o incluso cada vez que pasamos tiempo al aire libre, estamos compilando conocimientos sobre meteorología y correlaciones entre factores en la atmósfera. Ya mencioné esto brevemente en uno de los primeros párrafos del libro, pero vale la pena reiterarlo aquí: la mayor parte de nuestro cerebro se mantiene ocupada compilando datos de los que la mente consciente nunca llega a darse cuenta. Todos esos datos se usan en el procesamiento de nuevos datos, y cuando sentimos que algo está intuitivamente bien o mal, la sensación se basa en un conocimiento tácito almacenado de manera no consciente. La mejor manera de explotar todo ese conocimiento tácito es confiar en tu intuición, pues dispone de muchos más datos con los que trabajar y opera de manera infinitamente más rápida que si tuvieras que sopesar los pros y contras de cada decisión, cada cambio de dirección, cada segundo de tu vuelo.

Sobrecarga

Hay muchas estrategias diferentes a emplear para mantener ocupada

la mente consciente y así dejar rienda suelta al subconsciente. Una de las más conocidas viene de la meditación, donde se emplean con frecuencia mantras. Repetir un mantra una y otra vez acabará, si se hace correctamente, por ocupar toda la anchura de banda de la mente consciente, con lo que quedará poco o nada que interfiera con el procesamiento de datos extremadamente inteligente y expeditivo que se produce en la trastienda sin que siquiera te des cuenta. Otro ejemplo que me viene a la cabeza es el de contar ovejas cuando tratas de dormirte, pues lo que hace es sobrecargar, y por tanto apagar, la mente consciente, la cual en quienes padecen de insomnio está muy ocupada estresándose sobre montones de cosas sobre las que una persona tumbada en la cama no puede hacer gran cosa en cualquier caso.

No soy una persona espiritual y hasta hace poco no he comenzado a hacer yoga, y con la meditación nunca he tenido éxito. De modo que he tenido que encontrar otra manera de bloquear la anchura de banda consciente, y he descubierto que simplemente canturrear para mí mismo me funciona. Mi cerebro, como el de la mayoría de la gente, está repleto de letras de canciones más o menos completas, que se remontan a los tiempos de la película Grease y antes todavía. Tengo la impresión de que nunca se me acaba el repertorio de horribles canciones pop que recitarme a mí mismo, y usar esta estrategia me permite incluso influenciar mi estado de ánimo general. Por ejemplo, pelear contra un viento de frente en condiciones turbulentas me puede llevar perfectamente a letras de Rammstein, mientras que Queen y Freddy Mercury están siempre bien para una dosis de ir de carreras a lo largo de una cresta junto a tus colegas. Por supuesto, cada uno tendrá sus propias canciones, pero estoy seguro de que sabes a qué me refiero. Supongo que este será otro motivo por el que no me gustan los que gritan cuando giran en grupos concurridos y lo que consiguen es exponer sus miedos a los cuatro vientos. El ruido me saca de mi zona y puede que no siempre me resulte fácil regresar a ella.

Fíjate en que practicar el apagado de la mente consciente es otro ejercicio que merece la pena y que puedes practicar también fuera de las competiciones. He descubierto que otros deportes de adrenalina, como la escalada deportiva, la bici de montaña o cualquiera que requiera fluir y segregar adrenalina de verdad, te hará vivir la sensación y te facilitará el reconocerla, y es posible que hasta buscarla activamente, mientras vueles.

Los competidores de acrobacia aprovechan los automatismos subconscientes del pilotaje al máximo, fruto de la repetición y el entrenamiento. Practican la visualización al aislarse y preparar cada serie de maniobras y usan técnicas de concentración. Su rendimiento se cataliza en unos pocos minutos muy intensos. 1er. Campeonato de España de acrobacia 2009, Pobla de Segur (Lleida). Foto Mario Arqué.

Encontrar el estado mental adecuado: La visualización hecha fácil

Yo llevaba volando apenas unas temporadas cuando comencé a ser consciente de que los auténticos grandes vencedores destacaban por algo más que por ganar. Varios de mis colegas en los años noventa eran perfectamente capaces de ganar competiciones a base de ganar la mayoría, si no todas, las mangas de esas competiciones. Me vienen a la cabeza el suizo Hans Bollinger y el sueco Peter Brinkeby. Aún así, cuando volaba junto a dichos pilotos, no me parecía que fueran enormemente superiores en nivel técnico, pues subían más o menos igual de bien que el resto de nosotros, y si descontabas la ventaja que tenía Bollinger desde el punto de vista técnico (pues voló durante unos años con las mejores velas), su destreza planeando y tomando decisiones parecía coincidir con la del resto de los buenos. A pesar de ello, el resto de los buenos no estaban ganando, sino que eran esos dos quienes lo hacían. Luego se pudo ver un fenómeno similar cuando el italiano Luca Donini se toma unos días para dejar sus labores cotidianas y se convierte en un piloto de competición superlativo. He llegado a la conclusión de que lo que diferencia del resto a esos pilotos es que creen firmemente que poseen un don casi divino para ganar y se sienten casi afrentados a nivel personal si no se llevan el trofeo a casa. ¿Cómo han llegado, pues, a esa conclusión tan práctica?

Aquí entra en juego la visualización. Creo que la mayoría de deportistas de élite emplean la visualización, pero muy pocos pilotos de parapente hablan de ella abiertamente. O bien estamos más retrasados de lo que queremos pensar o la gente guarda con celo sus trucos.

La visualización consiste en que tu mente consciente prepare a tu mente subconsciente para volar todo lo bien que puedas. Por una vez necesitarás esa imaginación desbordante que hasta ahora hemos tratado de mantener a raya.

Para visualizar, te imaginas secuencias en las que estás volando bien, haciéndolo bien una y otra vez, hasta que el subconsciente se acostumbra a tener éxito. He oído hablar de jugadores de golf que cuentan cómo logran que la pelota vaya a donde ellos quieren que vaya. Y es que imaginan que ya está allí. Es probable que el golf sea comparable al parapente en varios niveles, pues un golfista también tiene que tomar nota subconsciente de grandes cantidades de datos meteorológicos y tenerlos en cuenta cuando golpea la pelota (seguramente muchos más datos de los que se puedan procesar conscientemente) y en nuestro caso no es tan diferente. Eso sí, las secuencias de eventos que nosotros debemos imaginar son más largas. Yo encuentro útil usar experiencias pasadas como base para mis visualizaciones, para lo que empleo éxitos anteriores que me ayuden a crear el estado mental apropiado para la manga en cuestión.

La visualización es útil como preparativo antes incluso de viajar a la competición. Puedes hacerla durante las largas tardes de invierno en las que en lugar de volar debes limitarte a recordar vuelos, pero eso te puede preparar la mente para cuando vuelvas a echarte al aire en primavera. Muchos pilotos comentan lo oxidados que se sienten tras un periodo más corto o más largo de paro, pero eso es contraproducente, pues hará que tu mente también se sienta oxidada e inhiba por tanto el funcionamiento óptimo de todas las destrezas motoras automáticas y que únicamente necesitan que las dejes funcionar libremente, independientemente del periodo de tiempo que hayas estado sin volar.

Nota: No quiero decir que los pilotos mencionados en el parágrafo anterior sean necesariamente unos grandes visualizadores. Solo propongo el uso de la técnica para que el resto de nosotros tengamos el objetivo de alcanzar niveles similares de autoconfianza.
El único caso contemporaneo exitoso de piloto de competición de cross que conozco y que es capaz de hablar abiertamente sobre su uso de estas técnicas es la suiza Anja Kroll.

Falsa modestia

La falsa modestia puede embaucar a tu mente a que crea cosas equivocadas

Un piloto de competición de los años noventa que logró un éxito moderado, siempre que la gente le felicitaba tenía la costumbre de insistir en que las mangas que ganaba se debían exclusivamente a la suerte. Aparte de que eso le dejaba como un poco tonto (puesto que en realidad no quería que la gente creyera que todo era suerte), creo que también fue un factor que contribuyó a que su talento nunca le llevara más allá de lograr un éxito moderado. Su insistencia en que la suerte era el factor decisivo, incluso si no era sincero al decirlo, engañaba a su mente subconsciente y la hacía creer que a fin de cuentas él no se merecía esos logros. No caigas en esa trampa.

Pero la visualización también resulta útil mientras se vuela. Supongamos que has cometido un error en algún sitio y que te has quedado retrasado respecto al grupo. Aquí es donde mantener la calma y permanecer concentrado resulta sumamente importante, y puede suponer una enorme diferencia el imaginarte alcanzando de nuevo al grupo o recordar mangas en las que lograste algo así. Te facilitará mucho las cosas mantenerte "en la zona", o como quieras llamarlo, en lugar de agarrarte una rabieta y ponerte a dar manotazos contra las bandas.

Cómo visualizar

La clave para buenos ejercicios preparatorios de visualización es alcanzar un estado casi de meditación. Estoy seguro de que puedes hacerlo en cualquier sitio, pero la literatura sobre el tema sugiere que adquieras el hábito de hacerlo siempre en circunstancias físicas similares. Un poco de música traquila en los oídos filtra los ruidos molestos y te ayuda a concentrarte en la tarea. Siéntate o túmbate, relájate y siéntete bien. Comienza recordando buenos momentos de vuelo, o de competiciones en las que te fuera bien y en las que volaras mejor de lo que tú, u otros, habían esperado. Deléitate en la gloria de esos recuerdos.

Pasa a pensar en el evento que va a dar comienzo, imaginándote las mangas, el terreno en el que se volarán y a ti en ese paisaje, haciéndolo bien. Imagínate la buena sensación de volar con un grupo de pilotos buenos y rápidos. Imagínate ser el primero que sabe cuándo es suficiente la altura para llegar a gol en el planeo final. Imagínate la línea boyante por la que vas planeando, controlando perfectamente la vela, frenando abatidas mucho antes de que se conviertan en plegadas. Imagínate la satisfacción que te da eso. Imagínate mirando sobre tu hombro y viendo cómo los que te siguen tratan, en vano, de alcanzarte. Imagínate la emoción de ser el primero en traspasar el cilindro de gol. Imagínate los abrazos de felicitación en el gol que recibes por parte de amigos y competidores.

Lo anterior no es sino un ejemplo, y necesitas ajustarlo a tu propio nivel de ambición, pues un exceso de visualización positiva posiblemente sea contraproducente si al final no ocurre nada de lo que has imaginado. Si tu meta es llegar a gol antes de que lo cierren, eso es lo que deberás visualizar. Lo más seguro es que soñar con que subes al podium sea mejor evitarlo si en realidad no hay la más remota posibilidad de que lo logres, pero es obvio que necesitas usar la visualización positvamente para mejorar tus resultados.

Housi Bollinger (Campeón del Mundo 1993 en Verbier, Suiza) observando las condiciones desde el despegue de Loma Lisa, La Victoria (Venezuela) probablemente a principios de 1997 en la Copa del Mundo, con un atento John Pendry (Campeón del Mundo ese mismo año 1997 en Castejón de Sos, Huesca) a su izquierda. Foto Martin Scheel/azoom.ch.

Muchos pilotos gastan un montón de energía pensando cosas negativas. Hay que evitar comentarios como «hoy parece que va a estar turbulento» o «sólo espero llegar a gol al menos un día en esta competición», «no quiero volver a hacer mal el start», pues predisponen tu mente para el fracaso. Dicho de otro modo: tienes que pensar en lo qué tienes que pensar y en lo que dices, pues eso puede suponer una diferencia enorme en tus resultados.

Antes de la manga, es probable que tengas que tomarte un tiempo para volver a hacer una visualización positiva. Ponte música para bloquear el mundo y aíslate, cierra los ojos durante unos momentos y visualiza la secuencia para permitirte entrar en esa zona en la que te sientes bien. Y repítelo durante el vuelo si es necesario. Pero en el aire no te hará falta la música.

Celebrar el éxito

Nuestra cultura, sobre todo la europea, no ve con buena cara que uno reconozca sus propios logros. Pero si quieres llegar a ser bueno, debes aprender a sentirte bien por haberlo hecho bien, a sentir que te lo has merecido, y como consecuencia de ello, a sentir que te mereces más momentos de esos en el futuro. Esto resulta esencial en tu búsqueda de la autoconfianza que necesitas para volar bien y volar deprisa, incluso en días en los que no tengamos a nadie alrededor para ayudarnos. No hace falta que vayas por ahí gritando de alegría, y a los que te rodeen probablemente no les harán gracia tus gritos, pero sí que debes permitirte a ti mismo el sentirte bien cuando te lo hayas merecido.

El valor de un jefe de equipo

El país que ha logrado mayores éxitos en las competiciones de parapente es Suiza. Hace poco vi un resumen de datos con los vencedores de todos los años desde el comienzo de la Copa del Mundo y el dominio suizo era sorpendente. ¿Qué es lo que diferencia a los suizos del resto? Obviamente, aquí hay muchos factores, uno de los cuales es que se trata de un país alpino con una amplia base de pilotos de la que destilar talentos, pero yo creo que la clave del éxito suizo en competición también está íntimamente relacionada con la manera con la que Martin Scheel, el jefe de equipo suizo desde tiempos inmemoriales, trabajando conjuntamente con las labores de formación de pilotos hecha por Advance, ha ayudado a destacar a esos pilotos suizos jóvenes y con talento. Si estoy en lo cierto, tenemos que fijarnos en qué hace un buen jefe de equipo, pero antes haré una breve disgresión.

Uno de los secretos que hay tras el dominio suizo durante muchos años. Martin Scheel trabajando en alguna zona de escalada. Foto azoom.ch.

En el equipo danés tenemos un chascarrillo que usamos cada vez que alguien es brusco, desagradable, maleducado, truculento o lo que sea. Decimos que se debe a la inseguridad. La mayoría de nosotros tenemos, por razones que van más allá del alcance de este libro, altos niveles de inseguridad en muchos aspectos de nuestras vidas. Este es uno de los motivos por los que resulta importante celebrar nuestros éxitos, como se dijo hace poco, y también una de

Pedro Justo Quintana (3º por la derecha). Jefe de equipo español en el Europeo de Saint André 2012 (Francia), donde España obtuvo la medalla de plata por naciones y en categoría individual (Xevi Bonet). Aquí foto del podium "pasado por el pilón" del 2º Campeonato de España biplaza (Piedrahíta 2012).

Si eres buena compañía para otros, lo probable es que también la seas para ti mismo. Estar con amigos es una de las cosas buenas de compartir una afición. Campeonato de España Pegalajar 2012 (Jaén). Foto Mario Arqué.

las razones por las que, si se hace bien, el entrenamiento mental es tan efectivo. Pero otra cosa que funciona al menos igual de bien es que alguien al que realmente respetemos crea en nosotros. Si tenemos alguien con quien hablar de nuestra inseguridad, alguien que nos pueda ayudar a creer que en el fondo merecemos el éxito tanto como cualquier otro, entonces, por algún motivo, es mucho más fácil que creamos en nosotros mismos. Y no, tu madre no es necesariamente la persona apropiada a la que dirigirse para esto, ya que nuestra mente consciente, y no digamos la subconsciente, sabe perfectamente que ella está biológicamente programada para creer en nosotros ocurra lo que ocurra.

No cabe duda de que Martin hace mucho más por los chicos y chicas de su equipo que limitarse a creer en ellos, pero el resto de sus funciones como jefe de equipo no pueden equipararse a la ventaja que tienen los pilotos del equipo suizo de tener a un perro viejo, a un gurú como Martin, que les facilita creer en ellos mismos.

Para la mayoría de nosotros contratar a un entrenador se sale del presupuesto. Y aunque hay muchos pilotos en Suiza, la mayor parte de los pilotos de competición del mundo vienen de países en los que disponer a tiempo total de un jefe de equipo es algo que nunca va a darse. Pero hay otro camino. Probablemente, tú no seas el único piloto de tu círculo, o de tu país, que esté interesado en convertirse en un piloto de competición mejor. El truco consiste en convertiros en vuestros propios jefes de equipo, en crear una cultura entre vosotros que os dé apoyo y os enriquezca, que celebréis los éxitos de cada uno como si fueran vuestros, y que comentéis entre vosotros las mangas después de volarlas. Debéis aseguraros de que esas reuniones después de la manga se hagan con un espíritu positivo, nunca echándole la bronca a alguien por haber tomado una decisión poco afortunada en algún lugar. Tampoco os echéis flores falsas, pero evitad términos y expresiones ofensivas, pues pueden tener efectos más profundos de lo que se piensa.

Predisponer el subconsciente para el éxito

En términos psicológicos, lo que sucede cuando visualizas resultados positivos, cuando usas preparadores para mejorar tu autoconfianza, etc, es que estás predisponiendo tu mente para el éxito. Los que tienen éxito hacen esto en todo momento, pero es mucho más frecuente ver justo lo contrario, es decir, que mucha gente parezca adepta a predisponer su mente para el fracaso. Ya hemos hablado por encima de esto en los párrafos previos, por lo que aquí sugiero que tomemos un poco de tiempo para dejar el libro a un lado y recordar ejemplos de ti, o de personas cercanas, enfrascadas en este juego mental destructivo. ¿Cuándo fue la última vez que pensaste «no va a funcionar» y luego no funcionó?

El ejercicio siguiente consiste en hacer lo opuesto, es decir, tratar de recordar incidentes en tu pasado reciente en los que hayas estado en lo más alto, tal vez incluso contra todo pronóstico, y hayas conseguido grandes cosas gracias a ello. Asegúrate de que haces esto último mucho más que lo anterior. De hecho, debes acostumbrarte a apartar todo lo negativo tan pronto como percibas que se está acercando un pensamiento de esos, como dijimos en el capítulo que trató sobre mantenerse seguro en el aire. Los pensamientos negativos, aparte de que nunca le han hecho a nadie alcanzar la gloria, te amargarán el día. Además, si vas así les amargarás el día a los que te rodean, así que detén los pensamientos negativos.

Capítulo 8: Miscelánea

Búsqueda de patrocinadores

La idea de que alguien pague los costes de tus vuelos es sin duda atractiva y, a primera vista, podría parecer que nuestro deporte esté hecho para que lluevan los patrocinadores, pues es muy vistoso, a los espectadores les parece bonito y tenemos una superficie grande y bien visible sobre la que pegar logotipos. Pero a pesar de todas esas ventajas, los buenos acuerdos con patrocinadores son escasos y difíciles de renovar. Esto no lo digo para desmoralizarte y que no busques un patrocinador por tu cuenta, sino para que sepas que lo probable es que tengas que esforzarte de lo lindo para encontrar un buen acuerdo. Personalmente he visto que dedicar mi tiempo a trabajar para reunir dinero es más eficiente que tratar de encontrar a alguien que me patrocine, pero espero que tu caso particular sea distinto.

Comenzaré diciendo algo obvio: para buscar patrocinador nada mejor que tener contactos. Si tienes un amigo o familiar trabajando en el departamento de relaciones públicas de una gran empresa, tus posibilidades de encontrar patrocinio aumentan de manera sustancial. Esto no se debe únicamente al nepotismo (de hecho, creo que rara vez interviene) sino que más bien tiene que ver con que lo más difícil de encontrar un patrocinador es lograr que alguien de la empresa que quieras que te patrocine, simplemente te escuche. Si ya conoces a alguien ahí, lo probable es que al menos te permitan presentar tu caso, con lo que tendrás superado el obstáculo más difícil de la búsqueda.

Pero no todo está perdido aunque no tengas contactos con gente relacionada con el márketing. Simplemente, necesitarás más persistencia y estar bien preparado.

La primera regla cuando te quieres aproximar a una empresa con una propuesta de patrocinio es enterarte bien de a quién tienes que dirigirte. Limitarse a enviar una carta o un correo electrónico a la dirección de esa empresa nunca funciona. Tienes que elaborar una lista de posibles empresas y enterarte de quién se ocupa de esos asuntos en cada una. Esto es algo tan sencillo como descolgar el teléfono, marcar y decir: "hola, me llamo Mads Syndergaard y quiero enviar una propuesta de patrocinio a su empresa. ¿Me podría decir por favor a quién tengo que dirigírsela?" Estáte preparado para que algunas rehúsen darte esa información (no siempre las personas que cogen el teléfono son amables y están dispuestas a colaborar), pero la mayoría te dirán encantadas el nombre de la persona responsable del márketing.

A partir de ahí, puedes redactar una propuesta y enviársela a todas las empresas de tu lista, aunque esto tampoco es muy eficiente. Antes, necesitas hablar con la persona encargada, para despertar su interés diciéndole que le vas a enviar una propuesta. Si no lo haces, es muy probable que dicha persona no se tome la molestia ni de leerla y tu carta acabe en la papelera sin salir del sobre. Y no lo harán por mala intención, sino porque la mayoría de los profesionales están siempre muy ocupados y faltos de tiempo. Por eso necesitas prepararte un guión antes de llamar por teléfono, para que no se te pase ningún punto de lo que quieras decir, y debes poner un énfasis especial en la introducción, con lo que es de esperar que atraigas la atención de la persona que esté al otro lado del teléfono. El último punto de esa lista

La vela de Chrigel Maurer, con varios logotipos de buenos patrocinadores de empresas relacionadas con la montaña.
Foto Martin Scheel/azoom.ch

siempre debe ser intentar que te aprueben el paso siguiente, ya sea una reunión o (lo que es más sencillo) enviar por correo tu propuesta. Si lo has hecho bien, la persona que vaya a recibirla habrá estado de acuerdo en leerla y tomar una decisión al respecto. La mayoría de las personas que te han asegurado que lo estudiarán y te dirán algo, lo harán. Ya estás encaminado.

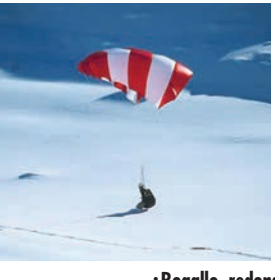
La propuesta en sí, y la lista de cosas que les has propuesto, deben estar basadas casi exclusivamente en las ventajas que les puede suponer a ellos, no en lo que harás con el dinero que es de esperar que te den. Piensa en TODAS las ventajas que se te ocurran y cuéntales toda la presencia, tanto física como en medios de comunicación, que tendrá su marca gracias a ti, dónde tendrá esa presencia, etc. Cuando escribas tu propuesta ten en cuenta lo importante que es una redacción clara y sin faltas. Si la ortografía no es lo tuyo, haz que alguien competente te la revise antes de que la envíes. Comprueba dos veces que no cometes errores tontos, como enviar cartas a la persona o empresa equivocada etc. Ten en cuenta que a menos que ya seas casi un campeón del mundo, tus resultados actuales en las clasificaciones de alguna competición pueden tener muy poco interés. Lo que importa es la presencia que puede esperar tener esa marca si te patrocina.

A estas alturas, ya te han aceptado que les envíes tu propuesta, has elaborado un dossier magnífico, repleto de fotos bonitas de parapentes volando sobre multitudes encantadas, y ya lo has enviado. Ahora te sientas y a esperar ¿no? Pues no. Dejas que pasen unos días y vuelves a llamar para enterarte de si han recibido tu propuesta y saber qué les parece. De nuevo, prepárate una lista para no olvidarte de nada de lo que quieras decir, y esta vez termina tu llamada proponiéndoles una reunión. Lo mejor es llevar la iniciativa en esto y ser tú quien proponga una fecha y una hora concretas. Eso es mejor que esperar a que la otra parte la proponga, y además te hará parecer más profesional. Si todo va como es de esperar, ya tendrás una cita concretada, pero eso no quiere decir que ya tengas el dinero en tu bolsillo. Necesitas acudir a dicha reunión bien preparado, con una idea muy clara de lo que quieres lograr y hasta dónde podrás ceder si hay que regatear. Deberás haber tenido en cuenta si ese patrocinador va a comprar TODA la superficie que tienes disponible para publicidad o únicamente una parte de la misma, y usar ese punto durante tu negociación. Incluso si no tienes en ese momento más patrocinadores, tu interlocutor entenderá que no puedes vender todo el espacio por cuatro duros, por si aparece otro patrocinador que quiera comprar parte del espacio disponible. Si crees que es inminente un acuerdo, ten preparado un contrato, pues aunque no te vincule legalmente, seguramente hará que tu patrocinador se comprometa un poco más al firmar algo, y además tiene la ventaja de que te forzará a considerar con cuidado los diversos beneficios que estás ofreciendo frente al dinero o el material que tu patrocinador pondrá de su parte. Todo esto debe figurar bien detallado en el contrato. Si puedes salir de allí con algo firmado, casi puedes empezar a celebrarlo, aunque no habrá nada seguro hasta que el dinero no esté en el banco. Hablo por experiencia.

Patrocinio de material

Mi trabajo diario es con UP International y entre otras cosas soy el que recibe los correos electrónicos de pilotos que piden velas gratis. En este aspecto, la mayoría de las empresas tienen políticas diferentes, pero la mayor parte de los grandes están de acuerdo en una cosa: por lo general, los recién llegados no obtienen velas por la cara. Un planteamiento mucho mejor sería dirigirse a los distribuidores locales, posiblemente a través de la escuela con la que aprendiste y con la que habrás estado en contacto. Ellos sabrán las ofertas especiales que tienen sus marcas y pueden informar a los pilotos que empiecen a competir de lo que pueden esperar realmente. También te pueden ayudar a que te vendas al fabricante de tu elección, probablemente mucho mejor de lo que lo harías tú solo.

Cuando empieces a ganar, o al menos a mostrar potencial de hacerlo, considero probable que alguien se dé cuenta. Obviamente, es mucho mejor que te hagan una oferta a tener que andar mendigando aquí y allá por una. A poquísimas personas se les paga para que sean pilotos de competición a jornada completa, por lo que si tus gustos van en esa dirección, lo mejor es que te prepares para trabajar en otra cosa aparte de viajar a países exóticos a pasártelo bien.



¿Rogallo, redondo o cuadrado? No es una elección fácil. Foto Martin Scheel/azoom.ch.

Más consejos sobre el equipo

Paracaídas de emergencia

En los círculos de pilotos, tanto físicos como cibernéticos, surge a menudo la cuestión de qué tipo de paracaídas de emergencia usar. De vez en cuando se acerca un piloto relativamente nuevo y pregunta si no sería preferible un paracaídas dirigible (o mejor aún un sistema de suelta con un auténtico paracaídas) a los paracaídas redondos que llevan la mayoría. Antes de tratar de responder a esto, mencionaré que en unos 20 años de parapente he visto muchos lanzamientos de paracaídas y no recuerdo que ninguno acabara con lesiones graves.

Mi Nova Nexon o Xpert, con el logotipo de un patrocinador. Obsérvese que el logotipo es pequeño, pero también fue pequeña la suma pagada por ellos, lo que suponía que yo seguía buscando patrocinadores para llenar el resto de la vela. Si vendes toda la superficie por cuatro perras, no tendrás sitio para el grande cuando llegues a un buen acuerdo con otro patrocinador. Foto autor.

Veamos en primer lugar el sistema de suelta rápida. Creo que la parte más importante en cuanto al paracaídas de emergencia es la disposición y habilidad del piloto para lanzarlo tan pronto como la situación se tuerza de verdad. Personalmente, yo sería más reacio a liberar la vela principal que a desplegar un segundo paracaídas. La idea de desprenderse de una vela que normalmente está perfecta, con la esperanza de que otra ocupe su lugar se me hace muy incómoda. Sospecho que es cuestión de mentalizarse y hacer desaparecer esas reservas,

pero aquí andamos ocupados convirtiéndonos en pilotos de competición de nivel mundial, no en practicantes de salto BASE. Además, si el incidente ocurre cuando se está muy bajo, yo tendría miedo de perder demasiada altura en el proceso de liberación y eso me haría todavía menos dispuesto a lanzar el emergencia. Así que, en general, no tengo claro que un sistema de liberación rápida de la vela fuera a mejorar la estadística de seguridad del sistema.

En cuanto a paracaídas dirigibles, los hay de varios tipos. Unos eran campanas redondas con ranuras en algunos paños, lo que les daba un poco de velocidad de avance. Otros son tipo Rogallo y tienen cierto planeo. Para que tengan algo de efectividad, ambos requieren que la vela principal se libere o recoja tras desplegar el paracaídas.

La vela principal se puede liberar usando mosquetones Quick-Out del fabricante alemán Finsterwalder-Charly, o cortando las bandas con una navaja de gancho. Si hacerlo rápido tiene importancia, es probable que tengas que usar ambas cosas, ya que los cordinos del acelerador también deben liberarse. Hay sistemas que también desconectan los cordinos del acelerador cuando se liberan los mosquetones Quick-Out, pero el sistema es demasiado largo y reduce el recorrido del pedal del acelerador, por lo que a muchos pilotos de competición no les entusiama esa combinación de suelta rápida doble.

Una vez te hayas desprendido de la vela principal y del acelerador, deberás ocuparte de deshacer los probables twist en las bandas del rogallo y luego pilotar tu paracaídas hasta un aterrizaje adecuado. Llegarás al suelo con algo de velocidad horizontal, por lo que tendrás que vigilar también la dirección del viento y acordarte de frenarlo. ¡No tiene sentido aterrizar viento en cola con un paracaídas de esos entwistado! Intuyo que en una situación así irás bastante cargado de adrenalina, pero eso puede ser bueno en momentos de estrés porque te hace capaz de pelear más de lo que pensabas que podrías, pero también puede alacanzar niveles debilitantes y paralizarte, con lo que perderías por completo la capacidad de hacer algo.

Compara esto con un paracaídas redondo normal. Por lo general, de lo único que te tienes que preocupar es de estar seguro de sacarlo y lanzarlo, pues una vez se despliega la situación deja de estar esencialmente en tus manos y lo único que puedes hacer es preparate para el impacto y anular la vela principal en la mayor medida posible.

Yo no tengo claro qué solución prefiero. Si dejara correr mi imaginación (cosa que nunca hago) podrían ocurrírseme un sinfín de situaciones en las que un paracaídas dirigible, y tiempo para dirigirlo, supondría una ventaja. Pero cada una de esas situaciones es tan rara que tienes más probabilidades de que te toque el gordo de la lotería que de necesitar el emergencia y que además sea dirigible, y que tengas tiempo de sacarle partido a poder dirigirlo, y que esas coincidencias se den en ese preciso incidente.

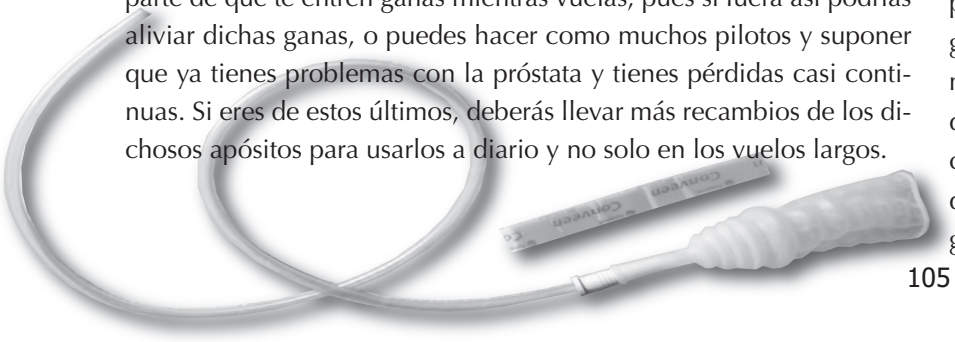
Como ya he dicho, a lo largo de los años he visto muchos lanzamientos de paracaídas. Por desgracia, también he visto unos cuantos incidentes en los que lanzarlo habría podido salvar a un amigo, pero en los que el paracaídas no llegó a lanzarse. ¡Eso es mucho más peligroso que no usar bien un paracaídas dirigible! Con mis estadísticas personales (que no tienen nada de oficial), no me caben dudas:

Lleva un paracaídas redondo bueno, que tenga una tasa de caída razonable y que haya sido aireado y plegado recientemente, y lánzalo si todo lo demás falla. Y no tendrás problemas.

Nota: La tendencia en competición es llevar dos paracaídas.

El “pitu-fly”

Si has pasado tiempo en despegues de competición, te habrás dado cuenta de que la mayoría de los hombres desaparecen tras los arbustos poco antes de que se abra la ventana, y reaparecen cojeando un poco y con un tubito colgándoles por detrás de la pierna. La danesa Louise Crandal adquirió fama de perversa por tener el hábito de cebarse en esos hombres y tratar de pisarles el tubito. Como suele estar fijado con esparadrapo o pegado con cinta de latex de doble cara, en su otro extremo, eso no es precisamente algo agradable. Sí, por si aún no lo habías adivinado, estoy hablando de un catéter para orinar en vuelo. De venta en farmacias bien surtidas, y también por internet, se ponen en la cañería como si fueran un condón, con la salvedad de que para mantenerlo en su sitio suele hacer falta fijarlos con esparadrapo o pegarlos con una cinta especial adhesiva que algunos modelos llevan (los mejores son autoadhesivos), a menos, claro, que volar te ponga cachondo de verdad todo el tiempo. Se conectan a un tubo que desciende por la pierna que cada uno prefiera y sale por la pernera del pantalón. Con un poco de práctica, permiten mantenerse hidratado en el aire sin que te estalle la vejiga antes de aterrizar, por lo que son una inversión que merece la pena. Puedes usarlos para poder despreocuparte de que te entren ganas mientras vuelas, pues si fuera así podrías aliviar dichas ganas, o puedes hacer como muchos pilotos y suponer que ya tienes problemas con la próstata y tienes pérdidas casi continuas. Si eres de estos últimos, deberás llevar más recambios de los dichosos apósitos para usarlos a diario y no solo en los vuelos largos.



Reclamaciones y protestas

Si vuelas suficiente número de competiciones, lo más seguro es que acabes yendo a una en la que las cosas no vayan con toda la suavidad con la que pienses que deberían ir. Para explicar esto, pondré algunos ejemplos reales de competiciones en las que tomé parte.

Hace ya bastante años, el campeonato del mundo se celebró en un país alpino de Europa. El tiempo fue horrible para volar y sólo se disputaron dos mangas válidas. Visto en retrospectiva, los organizadores estaban demasiado obsesionados en lograr que el campeonato fuera válido, sin importarles enviarnos a volar en condiciones potencialmente peligrosas. Y para empeorar aún más las cosas, también parecían decididos a toda costa a que ganara uno de sus héroes locales.

Al principio del campeonato tuvimos una manga muy buena y el héroe del lugar la ganó por un buen margen. Luego, hacia el final del campeonato, cuando habían agotado todos las artimañas imaginables para tratar de que hubiera un número de mangas suficiente para que el campeonato fuera válido (incluida la de volar dos mangas el mismo día), las condiciones mejoraron para permitir volar una manga buena y rápida. El héroe local volvió a volar bien y llegó a gol entre los 15 primeros, pero su adversario más directo, quien había quedado segundo en la primera manga, llegó a gol en esa segunda y definitiva manga bastante antes que el favorito de los organizadores. Eso debió de provocar que los organizadores se vieran presa del pánico, pues comenzaron a manipular los resultados. Yo llegué a gol ese día antes que el héroe local y escuché al comentarista decir mi nombre por megafonía cuando crucé la línea, pero cuando acudí a la entrega de pre-

Rostros solemnes en Valle de Bravo, Méjico, mientras los pilotos recogen flores para tirar desde el aire sobrevolando el paisaje en el que falleció su amigo Stefan Schmoker. Según los testigos, Stefan tuvo altura y tiempo para lanzar el paracaídas, pero no lo hizo. Fotos Mario Arqué.

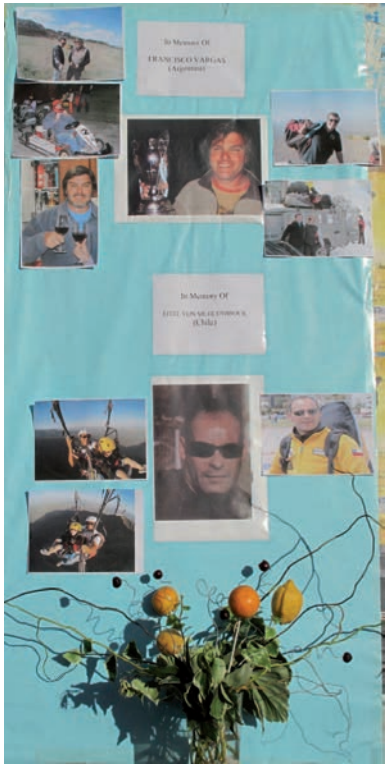
Carlos Izquierdo.
Falleció en Grecia 2004, foto en Piedrahíta ese mismo año.

Stefan Schmoker, Méjico 2009.

Lluis Granero, Organyà 2013 Foto Rakel Albeniz.

Organyà (Lleida), homenaje de despedida a Lluis Granero, quien había fallecido el 4 de mayo de 2013 al bajar en barrena hasta el suelo sin lanzar el paracaídas de emergencia durante la competición de la Liga Nacional. Probablemente al quedar inconsciente en vuelo. El 12 de mayo, su familia y amigos voladores se reunieron en su zona de vuelo para lanzar sus cenizas y arropar a sus tres hermanas y ex-pareja, quienes volaron en biplaza.

Izquierda: Tato Vargas, fallecido en el Mundial de Piedrahíta 2011. Por una plegada con parachutaje cerca de la ladera, que acabó con un giro y entrada violenta al suelo, de frente contra las piedras.



Es de esperar que el asistente no tire del asa del paracaídas… Despegue en Denizli (Turquía), Superfinal PWC 2010. Foto Martin Scheel/azoom.ch.

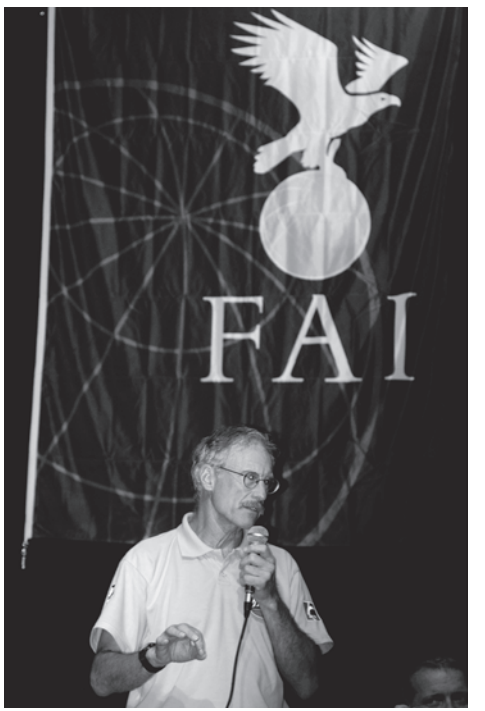
Dos el mismo día:
El otro fallecido en la 2ª y última manga del Mundial de Piedrahíta 2011, fue el chileno Eitel Von Mühlenbrok. Una plegada con fuerte autorrotación y twist durante el planeo final a gran altura cerca del gol de Ávila y no logró lanzar el paracaídas. Según un piloto cercano, parecía que su mano derecha estaba atrapada en las bandas entwistadas y quizás luego desfalleció por la fuerza G.

Protestas: Un joven Alex Hofer cree haber sido víctima de una injusticia y su jefe de equipo, Volker Nies, le redacta la protesta. Campeonato del Mundo en Sierra Nevada (Granada) 2001, España.
En 2003 Alex sería finalmente Campeón del Mundo en Montalegre (Portugal). Pero al año siguiente, en el Europeo de Grecia 2004, hacer antes de tiempo el start en una de las primeras mangas, le costó perder todas sus opciones. Aunque los suizos contaban con otro cabeza de serie en el equipo, Chrigel Maurer, quien no falló y se llevó ese Europeo de calle.
Los españoles tenemos un recuerdo terrible de aquel Europeo, por la muerte de Carlos Izquierdo, quien no llegó a lanzar el paracaídas tras tener una cascada de incidentes con suficiente altura, a sotavento de una baliza difícil con viento fuerte. Foto Martin Scheel/azoom.ch

mios me encontré con que mi nombre, junto al de unos cuantos más de los que habíamos tenido la adversidad de volar más deprisa que el héroe local en esa última manga, había desaparecido de la lista. Así, él subía unos cuantos puestos en el orden de llegada a gol y por lo tanto lograba más puntos.

En aquellos tiempos, las reglas decían que para que un evento de Categoría 1 fuera válido hacían falta 4 mangas válidas, lo que supuso que ese mundial nunca fuera oficialmente válido. Esto, por su parte, contribuyó a que los pilotos fueran más reacios a armar jaleo por las irregularidades que hubo, por lo que en realidad nunca se aclararon. Sigo pensando que esa actitud pasota por parte de los pilotos que se vieron afectados, yo incluido, fue un error que dio alas a un organizador tramposo.

El siguiente ejemplo es más reciente y se trató de un evento de Categoría 2 en Sudamérica en el que, una vez más, el tiempo no cooperó. Uno de los días se formaron sobredesarrollos cuando nos acercábamos a gol y los organizadores avisaron por la frecuencia oficial de radio que la manga se pararía en 10 minutos. Lo que ocurrió es que lo anunciaron en el idioma local, que ninguno de los competidores extranjeros fue capaz de entender. Esto supuso que los pilotos locales hicieran un planeo a muerte desde el lugar en el que se encontraban, para maximizar su distancia antes de que pasaran los diez minutos, mientras que los extranjeros seguimos volando para llegar a gol y así perdimos tiempo y puntos. En está ocasión sí que protestamos, pero el director era tan interesado que malinterpretó convenientemente los párrafos relevantes de la Sección 7b (su inglés era prácticamente nulo) y simplemente ignoró la protesta a pesar de que aflojáramos 50 euros para presentarla y nos tomamos la molestia de redactarla.



Briefing inaugural Mundial de Brasil 2005. Foto Mario Arqué.

Menciono estos casos porque son lecciones valiosas. A veces las cosas se hacen tan mal que uno no se puede limitar a ignorarlas si se quiere seguir mirando en el espejo sin que se le caiga la cara de vergüenza. De todos modos, lo más importante es tratar de evitar protestas y esforzarse por resolver los problemas junto a los organizadores en lugar de contra ellos, y mantener una visión positiva cuando las cosas no marchan tan bien como a todos nos gustaría. Recuerda que la mayoría de los organizadores de competiciones son voluntarios o reciben una remuneración muy modesta por su trabajo, y que si les amargas la vida, es probable que no vuelvan a organizar nada, y habrá una competición menos a la que tú y el resto de nosotros podamos ir.

Pero cuando la cosa se pudra y debas presentar una reclamación (y luego probablemente una protesta), asegúrate de basarla de acuerdo a la Sección 7b, pues es la mejor manera de que no puedan ignorarla. Aquí es cuando tener una copia en pdf de la Sección 7b guardada en tu teléfono inteligente resultará tan oportuno.

Vocabulario

Alti-vario-GPS

Instrumento de vuelo que lleva integrado un GPS. Evita tener que llevar en el cockpit un GPS junto al altivario y aporta ciertas funciones que no están disponibles si se llevan ambos instrumentos por separado.

Apertura de la ventana

Es la hora a la que se permite a los pilotos empezar a despegar.

Balizas

Las balizas de una manga son puntos por los que deben pasar los pilotos. Cada baliza puede tener cualquier radio, aunque siempre de 400 metros en adelante. Una baliza se ha pasado correctamente cuando el GPS del piloto ha registrado algún punto de traza dentro del cilindro establecido.

Briefing de la manga

Antes de cada manga, el director de competición convoca un briefing o reunión de pilotos. En él se informa sobre temas generales, como la meteorología, y de temas específicos como el tipo de manga, la secuencia de balizas, la dirección de giro, la hora de apertura de la ventana, hora de apertura del start, hora de cierre del gol, etc. Todos esos detalles se escriben en un tablón.

Briefing de seguridad

Muchos organizadores de competiciones convocan antes de la primera manga una reunión o briefing de asistencia obligatoria para todos los pilotos. En ella se trata de asuntos como restricciones de espacio aéreo, actuación en caso de accidente, peligros locales, uso de la radio, reglas de gol, reglas de la secuencia de despegue y otros asuntos que puedan ser de importancia general para todos. No acudir a dicha reunión puede conllevar el ser expulsado de la competición.

Calculador de planeo final

Los instrumentos combinados (altivarios que integran un GPS) pueden calcular el planeo final mediante un programa que ayuda a estimar la altitud necesaria para llegar a gol desde el lugar donde te encuentres. Algunos usan los datos de todo el vuelo para llegar a un planeo promedio logrado durante el vuelo, lo combinan con la velocidad y dirección de viento, y dan estimaciones bastante precisas. Otros se basan en una cifra de planeo introducida previamente en el instrumento. Unos cuantos GPS independientes tienen incluso calculadores de planeo requerido para llegar a gol. Recuerda que esas estimaciones son sólo eso, estimaciones.

Carrera a gol

Casi todas las mangas de competición son del tipo carrera a gol. Para comenzar la manga hay diversas modalidades de salida. Una carrera a gol transcurre desde el despegue, con frecuencia a través de una puerta de salida (start) y pasa por una serie de balizas hasta el gol. El piloto que complete el recorrido en el menor tiempo es quien por lo general ganará la manga, salvo si otro piloto ha conseguido más puntos de ir volando por delante que compensen que llegue al gol un poco después.

Carrera a gol comenzada desde el aire

La mayoría de las carreras a gol se comienzan desde el aire. Los pilotos despegan tras la apertura de la ventana y así disponen de tiempo para situarse en un lugar apropiado antes de que se dé la salida (se abra el start), lo que suele ocurrir una hora después de que se abra la ventana. La línea de salida, o start, es un cilindro virtual de un radio determinado, ya sea alrededor del despegue (cilindro de salida) o alrededor de la primera baliza (cilindro de entrada). Los pilotos tratan de estar lo más alto y lo más cerca posible de dicho cilindro justo antes de que se dé la salida.

Carrera a gol con salida desde el aire y tomando el tiempo a cada piloto

Una carrera a gol de este tipo es aquella en la que el tiempo de cada piloto se toma de manera individual (usando la traza guardada en su GPS). Cada piloto decide cuándo comenzar la prueba y trata de volar lo más deprisa posible. Gana el piloto que la complete en menos tiempo, lo que rara vez es el primer piloto que llega al gol. Pero gracias a los puntos que se

La posibilidad de controversia crece proporcionalmente con los días cancelados por condiciones meteorológicas adversas. Un buen ejemplo de ello fueron las largas discusiones sobre los procedimientos de homologación de velas de clase Open durante el Europeo FAI 2010 en Abtenau (Austria). En dos semanas, solo se pudieron disputar 3 mangas válidas y una aún fue parada en vuelo por tormenta.

Derecha: Denizli (Turquía) Superfinal PWC 2010. Fotos Martin Scheel/azoom.ch.

otorgan por ir por delante, el primer piloto que comience a volar la prueba puede que siga logrando más puntos que pilotos que la vuelen más deprisa, pero vayan por detrás. Eso, claro, siempre que llegue al gol.

Carrera a gol empezando desde el momento de despegue

Se trata de un método poco usado de comenzar las carreras a gol, en las que el cronómetro se pone en marcha en el momento en el que se abre la ventana. La mayoría de los pilotos tratarán de despegar más o menos de manera simultánea, por lo que usar este tipo de salida requiere despegues muy amplios.

Chupar rueda

Cuando un piloto evita tirar por delante del grupo para ser él quien busque la siguiente ascendencia buena, decimos que está chupando rueda. A base de chupar rueda es posible llegar a gol con muy poco riesgo de aterrizar antes, y algunos pilotos han refinado este arte hasta límites sorprendentes. Los chuparruedas no se ganan precisamente prestigio.

Cilindro del start (de entrada o de salida)

El comité de pilotos puede poner cilindros del start que sean de entrada o de salida. En un cilindro de salida, los pilotos tratan de estar dentro del mismo, pero lo más cerca posible de su perímetro) cuando se dé la salida (se abra el start), por lo que SALEN hacia la primera baliza. Un cilindro de entrada se suele poner alrededor de la primera baliza, y los pilotos tratan de mantenerse fuera, pero lo más cerca posible del perímetro, para entrar en él en cuanto den la salida. Ver a más de 100 pilotos que pasan de estar girando de manera aparentemente caótica a ponerse a planear en el mismo instante y en la misma dirección es todo un espectáculo.

NOTA: atravesar el cilindro antes de la apertura del start no es problema siempre que estés seguro de que tu instrumento haya grabado puntos de traza en el lado apropiado del cilindro de nuevo DESPUÉS de que se haya abierto el start. Eso quiere decir que puedes decidir mantenerte dentro del cilindro, salir antes o después de la hora del start y luego volver a entrar.

CIVL

Commission Internationale de Vol Libre. Es la subsección dentro de la FAI encargada del ala delta y del parapente.

Clase Open

La Clase Open eran velas no homologadas, a diferencia de las velas de Clase Serial. Las velas Open podían fabricarse en serie, pero también ser prototipos. La FAI tenía reglas que incluso las Open debían cumplir, pero hoy solo se compite con velas CCC y EN-D o de homologación inferior.

Clase Serial

La forman velas que están homologadas con una categoría equivalente a la LTF/EN D o inferior y que están disponibles para cualquiera. Las competiciones tendrán a menudo una clasificación de Clase Serial para los pilotos que vuelan con velas de dicha categoría.

Código de vestimenta en parapente

En la mayoría de eventos se da una camiseta que va incluida en el precio de la inscripción. No es necesario que la lleves puesta en la competición en la que te la dieron. La idea de ponértela es mostrar al mundo que volaste ese evento, pero estando allí ¿qué sentido tiene? salvo que no te queden más camisetas limpias esa semana.

Comité de pilotos

Ayuda al director de la competición a poner cada día la manga. Compuesto por el director de competición y unos cuantos pilotos destacados y, a ser posible, que conozcan la zona, el comité de pilotos trata de poner pruebas que supongan un reto y sean interesantes para el mayor número posible de participantes, al tiempo que la manga resulte lo más segura posible.

Comité de seguridad

Algunos organizadores pueden optar por crear un comité adicional que vigile la seguridad de las mangas. Lo forman pilotos que conocen el sitio, evaluan los peligros de la prueba propuesta y se mantienen durante la manga en contacto por radio con el director, para informar sobre las condiciones a lo largo de la prueba en la frecuencia de seguridad u otra.

CompeGPS

Es un programa informático creado por Ivan Twose para puntuar competiciones y analizar vuelos de distancia. Dispone de una versión gratuita de prueba y tiene funciones muy buenas, merece la pena tenerlo.

Dar un paso

Toma acertada de decisión (o mera suerte) que, por ejemplo, te vuelve a poner en carrera tras haberte quedado irremisiblemente atrás. Un buen paso también te puede llevar a la vanguardia del grupo de cabeza en un momento crucial como pueda ser el planeo final, o te puede dar cierta ventaja frente a tus oponentes.

Descartes

En algunas competiciones, sobre todo en Copa del Mundo (y en la Liga Nacional y regionales españolas), siempre se usan descartes para animar a que los pilotos vuelen más deprisa y no aseguren tanto. Hoy en día también se usan en las pruebas FAI 1. Dependiendo del sistema de descartes, las reglas estipularán cuántas mangas deben volarse antes de que pueda descartar una manga o los porcentajes de descarte. Un descarte supone que se elimina la manga con menor puntuación de ese piloto o aquella en la que se obtuvo el puesto más bajo independientemente de los puntos (en el caso de la PWC desde 2012) o parte de ellas (desde 2015). Así, si vuelo una competición de 4 mangas en la que se descarta una después de haber volado 3, sólo contarán mis 3 mejores resultados. O si se descarta un 25% de 5 mangas, me quitarán la peor y 1/4 de la siguiente peor.

Orden de despegue

En despegues pequeños puede ser necesario establecer listas de orden de despegue. El principio es que los pilotos mejor clasificados en la general de dicha competición (o en el ranking Nacional o el ranking FAI o en la general de la PWC según sea el caso) tengan la opción de saltarse la cola y despegar cuando quieran. Los demás, pueden colocarse en dicha cola por orden de llegada a la cola y a veces se ha seguido el mismo criterio de ordenar la propia cola por ranking o clasificación.

Parada de un manga

Según las reglas de la CIVL, una manga que se detenga durante su recorrido puede seguir siendo puntuada normalmente si al menos un piloto llegó a gol antes de que la manga se detuviera. Algunos reglamentos locales estipulan que pueden puntuar incluso mangas en las que ningun piloto hubiera llegado a gol. ¡Asegúrate de enterarte bien de estos detalles antes de que empiece la competición!

Días azules

Son aquellos en que una inversión por debajo del nivel de condensación detiene las térmicas antes de que puedan formar nubes de tipo cúmulo.

Dirección de giro

Como la mayoría de los pilotos preferimos girar a un lado que al otro cuando subimos en una térmica, y como las térmicas en la zona del despegue pueden verse muy concurridas, cada día se establece una dirección de giro. Todos los pilotos deben girar en esa dirección hasta el start, y después se aplican las reglas generales. En los últimos años se ha vuelto práctica habitual que el giro sea a la derecha los días pares y a la izquierda los impares, salvo que la dirección del viento respecto a la ladera aconsejen un sentido de giro más que el otro por seguridad.

Director de competición

Es la persona que pone las mangas junto al comité de pilotos, gestiona el briefing y coordina los aspectos deportivos de la competición.

Domos de neblina

Son protrusiones (cúpulas) de aire nebuloso en aire más limpio por encima de una capa de inversión, causadas por térmicas particularmente fuertes que son capaces de abombar y penetrar la inversión. El aire nebuloso de superficie asciende en forma de térmica y se hace claramente visible cuando volamos cerca de la capa de inversión. Está compuesto por polvo en suspensión, contaminación y vapor cercano al punto de condensación sin llegar a condensar.

Espacio aéreo restringido

Son zonas en las que no se puede volar, ya sea horizontal o verticalmente. Podemos tener la prohibición de entrar en ese espacio a cualquier altura o de hacerlo por encima o por debajo de una altura determinada.

Eventos de Categoría 1

Son las grandes competiciones internacionales, como el Campeonato del Mundo, el Campeonato de Europa, el Campeonato Panamericano o el Campeonato de Asia. El Mundial y los campeonatos continentales.

Eventos de Categoría 2

Son campeonatos nacionales o regionales de tipo Open, lo que significa que se desarrollan de acuerdo al reglamento de la CIVL y en las que puede puntuar cualquiera que disponga de licencia FAI. En estos campeonatos debe reservarse un cierto número de plazas para pilotos de fuera del país en el que se celebre, normalmente un 15% y el acceso se establece mediante el raking FAI, entre los solicitantes si exceden el nº de plazas disponibles, aunque el organizador se reserva unas plazas de libre elección (wildcard) para compromisos y suele aceptar participantes sin licencia FAI.

FAI

Federation Aeronautique Internationale. El organismo internacional que regula los deportes aéreos. Está dividido en subsecciones, de las que la CIVL es la correspondiente a ala delta y parapente.

Fin del tramo de velocidad

Suele abreviarse como ESS (end of speed section) y suele consistir en un radio de 1000 metros alrededor del gol, o mayor u otra baliza, donde termina de cronometrarse el tiempo. Esto supone que los tiempos de gol se toman en el momento en el que el piloto entra en ese cilindro, pero para obtener puntos por tiempo sigue teniendo que llegar hasta el gol. La finalidad de esto es tratar de que los pilotos no vuelen con el acelerador pisado a fondo hasta cerca del suelo. Así, tras entrar en ese cilindro no hay más necesidad de ir deprisa, pero como hay que llegar hasta el gol se debe tener una altura aún suficiente. Si un piloto SUPIERA que dentro del cilindro de gol aun podría remontar, es posible que decidiera volar (con más riesgo) pisando a fondo hasta cerca del suelo, pero ese caso es apurado.

Fórmula de puntuación GAP

Es el acrónimo de Gerolf, Angelo, Paul (Heinrichs, Crapanzano y Mollison, respectivamente). Se trata de una fórmula de puntuación que trata de otorgar puntos a los pilotos de la manera más justa posible según el tiempo en el que completan la prueba, su orden de llegada al gol, el número de pilotos que llegan a gol, la distancia volada y otra serie de parámetros más o menos oscuros. Sus versiones más recientes otorgan incluso puntos según la posición en la que se vuele a lo largo de la manga (ver puntos por ir delante o leading points) fomentando que los pilotos ataquen durante todo el vuelo y no solo al final.

Frecuencia de recogida

Es la frecuencia de radio asignada para las comunicaciones por radio relacionadas con la recogida (recuperación y regreso de los pilotos aterrizados al lugar de la organización o base de operaciones).

Frecuencia de seguridad

Es la frecuencia de radio que todos los pilotos deben llevar sintonizada mientras vuelan. ¡Nada de charlas irrelevantes en ella! Podría interferir con una operación de rescate que estuviera teniendo lugar fuera del alcance de escucha de tu radio o con un aviso de un piloto que necesita ayuda.

FS

Es el programa de puntuaciones recomendado por la FAI. Se puede descargar gratuitamente de www.fai.org y recomiendo que todos los pilotos de competición lo hagan para familiarizarse con el sistema. El FS lo desarrolló el noruego Stein-Tore Erdal como un proyecto de código abierto.

Generador de térmicas

Cualquier accidente del paisaje que tenga capacidad de calentar la masa de aire que tiene encima (ver también valor del albedo). Los días sin viento, las térmicas se pueden formar directamente encima de esos generadores de térmicas, pero tan pronto como haya un poco de viento, ese aire se desplazará a menudo hasta un punto de disparo, y es allí donde se desprenderá la térmica.

Gol

El gol es la última baliza de un carrera a gol. La hora de cierre de gol es aquella antes de la cual debe completarse la manga para obtener puntos de velocidad.

GPSDump

Es un popular programa gratuito para comunicar un GPS a un ordenador. Lo desarrolló el noruego Stein Sørensen y se actualiza de manera continua.

Como es muy sencillo de usar, es uno de esos progamas que querrás tener en tu portátil.

Grupo/Grupo de cabeza

En inglés se conoce como Gaggle y no es sino un grupo de pilotos volando juntos. El grupo de cabeza, lógicamente, es el grupo que va por delante. Ver Chupar rueda.

L/D

Relación entre ascendencia (Lift) y resistencia (Drag). Es el ángulo de planeo y generalmente se expresa como 1:XX, en donde 1 es un metro vertical descendido, y XX son los metros horizontales que se avanzan mientras se desciende ese metro de altura. En parapente también se conoce como fineza o coeficiente de planeo.

MacCready

Apellido del inventor de la teoría del Speed-to-Fly.

Nivel 1-2-3

Si las condiciones meteorológicas a lo largo de la manga se deterioran y se vuelven peligrosas, puede ser necesario que el director de competición hable por radio con los pilotos que están volando la manga para comentar el peligro que hay y decidir si esa manga debe interrumpirse por razones de seguridad. Como resulta EXTREMADAMENTE importante que la palabra «cancelada» nunca se pronuncie en la frecuencia de seguridad hasta que la manga se haya detenido de verdad, se inventó un sistema de «niveles» (creo que fue Xavier Murillo quien lo propuso) que se ha generalizado. Con dicho sistema, un piloto puede informar que las condiciones son de nivel 1, nivel 2 ó nivel 3, lo que significaría respectivamente que son perfectamente normales (1), delicadas, pero practicables (2) ó peligrosas (3). El director de competición usa esas informaciones como datos para tomar la decisión de cuándo detener la manga.

Open

Una competición Open es aquella en la que se permite que tomen parte pilotos de cualquier país, incluso si se trata de un campeonato nacional. La CIVL estipula que en una competición Open deben reservarse una cierta cantidad de plazas para pilotos de fuera del país. El idioma oficial de una competición Open es, OBLIGATORIAMENTE, el inglés.

Pajitas

Materia sólida flotando en el aire que asciende dentro de una térmica o en un remolino. Puede ser rastrojo, o hierba, polvo, polen, etc, y además de delatar las térmicas, es señal de que se trata de una térmica fuerte.

Parámetros GAP

Son una serie de parámetros que debe decidir el organizador de la competición antes de la primera manga. Si los parámetros GAP se eligen bajos, es posible que la intención del organizador sea que todas las mangas tengan un valor cercano a 1000 puntos, incluso en días «malos», pero hacer algo así arruina todo el razonamiento que hicieron los creadores de la fórmula para que la puntuación fuera justa. Los parámetros GAP son: distancia mínima, distancia nominal, tiempo nominal y porcentaje de pilotos en gol.

Planeo final

El último planeo hasta el gol. Resulta crucial calcular bien cuándo empezarlo para llegar con altura suficiente para cruzar el cilindro de fin del tramo de velocidad y luego la línea de gol. Acertar o no con el planeo final hace ganar o perder competiciones.

Protestas

Si una reclamación no es admitida, puedes decidir presentar una protesta. Una protesta cuesta dinero (para desanimar a los pilotos a que protesten porque sí), hasta un máximo de 50 US$/€ (en 2009). Si la protesta se admite (es decir, se le da la razón a quien la ha presentado), se le devuelve el dinero.

Punto de disparo

Cualquier accidente del terreno a sotavento de un generador de térmicas que pueda hacer que la térmica se desprenda del terreno. Puede ser una colina, una cresta, un resalte rocoso, una antena, una hilera de postes de alta tensión, un río o un meandro, la orilla de un lago, una hilera de árboles,

una línea de nieve… En resumen, cualquier cosa que cambie profundamente la textura y corte transversal del terreno.

Puntos de liderazgo (leading points)

Actualmente, las fórmulas de puntuación tratan de animar a los pilotos para que vayan por delante, para lo que asignan puntos adicionales a quienes van tirando de los grupos. La diferencia en una carrera a gol normal comenzada desde el aire no suele ser mucha, de entre 10 ó 15 puntos, pero en raras ocasiones puede ser mucho mayor. Date cuenta de que incluso una diferencia de 10 ó 15 puntos puede decidir fácilmente una manga y hasta una competición. En algunos casos llega a 100 puntos.

El creador del programa FS me ha contado que el algoritmo empleado hace que resulte más eficiente tirar por delante a comienzos de la manga que hacerlo en el planeo final, y esto es consistente con lo que trata de lograrse con los puntos de ir por delante, a saber: hacer que los grupos avancen. El programa FS tiene la opción de otorgar puntos a los que comienzan pronto la manga, por ejemplo en las mangas en las que se puede elegir entre varias horas de start para comenzar la manga.

PWC

Es la Paragliding World Cup o Copa del Mundo de parapente, el circuito de competiciones más importante de nuestro planeta. No lo regula la FAI/CIVL, lo que supone que las reglas de la PWCA son independientes de los reglamentos FAI. Un ejemplo son los procedimientos para admitir velas a que vuelen en eventos. Por ejemplo la segunda mitad de 2011, la FAI había prohibido las velas de clase Open en sus eventos FAI 1 y desaconsejado para los eventos FAI 2, mientras que la PWCA las siguió permitiendo en la Copa del Mundo hasta el final de esa temporada. Luego ambas instituciones coincidieron en permitir solo velas homologadas, de tipo EN-D o inferiores y no aceptar las Open ni las no homologadas.

PWCA

En la Paragliding World Cup Association, organizadora de la Copa del Mundo o PWC. Una asociación formada por los propios pilotos participantes en la Copa del Mundo. Se dedica a promover dicha competición y coordinar con los organizadores locales de cada prueba todos los eventos del calendario de la Copa del Mundo, la Superfinal, las Pre-Copas del Mundo, etc. Desde hace unos pocos años, también promueven la Copa del Mundo de acrobacia.

Reclamaciones

Si te han puntuado mal en la hoja de resultados provisional, puedes presentar una reclamación por escrito hasta cierta hora después de dicha publicación. El director de competición la comprueba y, es de esperar, rectifica el problema y lo veas arreglado en las clasificaciones definitivas.

Reglamento local

El reglamento local es la versión elaborada de las reglas de la CIVL que hace el organizador de una competición. Los puntos en los que el reglamento local difiere del reglamento de la CIVL deben especificarse en el reglamento local. Asegúrate de hacerte con uno antes de que comience la competición. En las reglas locales suelen haber muchos detalles propios y concretos de dicha competición, como la existencia o no de la posibilidad de re-despegue y sus condiciones, organización de las colas, etc.

Salida con elección del tiempo de comienzo

Es otra manera de comenzar una carrera a gol en la que se establecen una serie de horas de start (relojes), espaciadas normalmente cada 10, 15 ó 20 minutos, y cada piloto puede elegir la que prefiera. Los pilotos «inteligentes» a menudo tratan de elegir una hora de start tardía, para tener la mayor cantidad posible de pilotos por delante que les sirvan de indicadores de térmica. Pero esta estrategia puede fácilmente no dar resultado, bien sea por los puntos de liderazgo que se dejan de lograr así, o bien porque las condiciones del día se acaben antes de lo esperado y a quienes comiencen la manga tarde no les dé tiempo a completarla deprisa.

Sección 7B

La Sección 7B es el reglamento oficial de las competiciones de parapente. Puede encontrarse en http://www.fai.org/hang_gliding/documents

Sector FAI

Es un cilindro alrededor de una baliza con un radio de 400 metros.

Antes del uso de los GPS (antes del año 2000), el sector FAI era un trozo en forma de cuña (la cuarta parte) de dicho cilindro y de radio 1000 m, situado a ambos lados de la bisectriz opuesta del tramo de entrada y salida de cada baliza. Hoy para pasar la baliza correctamente, un piloto debe tener al menos un punto de su traza dentro del sector (cilindro) FAI, o tener dos puntos consecutivos cuya línea de unión intersecte dicho sector.

SOG

Speed Over Ground. La velocidad que puedes medir con tu GPS.

S2F

Abreviatura coloquial de Speed-to-Fly. Teoría aplicada por 1ª vez de forma práctica por el piloto de planeador Paul MacCready y que trata sobre la velocidad de planeo más eficiente entre térmica y térmica para maximizar la velocidad con la que se vuela distancia en función de la polar de velocidades de tu ala y de la intensidad media de las térmicas que vas a encontrar.

Cuanto mayor sea el rango de velocidades utilizable de tu ala, más importante resulta utilizar este concepto a la hora de elegir la velocidad de vuelo.

Tablón de la manga

El tablón de la manga (task board) es un panel en el que el director de competición escribe toda la información relevante sobre la manga. Con frecuencia tendrá sitio para listar los teléfonos y las frecuencias de recogida, así como los parámetros GAP, setido de giro, horarios, etc.

TAS e IAS

TAS: True AirSpeed. Es la velocidad-aire real. la IAS es la indicada y puede medirse en vuelo con un anemómetro alineado con el flujo de aire.

Tramo de velocidad

El tramo de velocidad es la parte de la manga que se cronometra, lo que por lo general es desde el cilindro del start hasta el cilindro del fin del tramo de velocidad o ESS. En una carrera a gol comenzada desde el suelo, el tramo de velocidad es desde el despegue hasta el ESS. La distancia total del tramo de velocidad es por tanto algo menor que la distancia total de la manga, pues esta última se mide desde el despegue hasta el aterrizaje.

Valor del albedo

En este contexto, el valor del albedo es un indicador de la capacidad que tiene un terreno determinado de absorber energía de onda corta del sol. Los campos secos, carreteras y aparcamientos, las laderas rocosas, etc., tienen valores de albedo bajos y absorben montones de energía del sol, mientras que los campos cubiertos de nieve tienen valores de albedo elevados y absorben poca energía, o mejor dicho, reflejan la mayor parte de esa energía. Para usar en la práctica tu conocimiento sobre el valor del albedo de una superficie concreta debes combinarlo con alguna idea de la facilidad con la que se desprenda de nuevo la energía. Por ejemplo, los océanos absorben enormes cantidades de energía solar, pero una gran parte de ella no la liberan de nuevo, puesto que son buenos disipando esa energía en la ingente cantidad de agua disponible. Las térmicas se forman mejor sobre agua en otoño, cuando la tierra se enfría más deprisa que el mar.

Para evaluar las propiedades generadoras de térmicas de un paisaje particular no hay nada que sustituya a la experiencia, pero tampoco se trata de física cuántica. Si tiene pinta de que generará buenas térmicas, lo probable es que lo haga, a menos que estés confundiendo un suelo oscuro y caliente con una turbera. Las turberas no funcionan bien por los mismos motivos que los océanos, o sea, porque contienen mucha agua, y al agua se le da muy bien disipar la energía hacia niveles más profundos.

XC-Track

Programa informático para smartphone o tablet (con sistema operativo Android) desarrollado por el creador de la web xcontest.org y programada por Petr Chromec, que sirve para vuelo libre (delta y parapente), tanto para vuelo de distancia como de competición. La web del programa es: xctrack.org y sus principales funciones son la navegación, ayuda para optimizar circuitos (triangulos FAI), centrador de térmicas, cálculo de planeo, viento y derivas, alertas de espacio aéreo, alti-vario, grabación de traza IGC y envio automático al servidor xcontest. Solo falta el seguimiento live-tracking a través de track24.com para ser un programa completo.

Existen otros programas similares interesantes: Gaggle, AndroFlight, XCSoar, LK8000 (que ahora usa Windows CE y pronto migrará a Android).

El uso de tablets o móviles con gps exige llevar una batería auxiliar USB de gran capacidad para los vuelos largos. Otro problema es ver bien la pantalla a pleno sol, por su baja luminosidad y contraste, pero van mejorando.

Cuando más concurrido esté el cielo, más importante será la disciplina. Campeonato del Mundo de Méjico 2009. Foto Martin Scheel/azoom.ch

Siguiente: Una UP Flash cruza la línea de gol en la Copa del Mundo de 1992 en Owens Valley (Estados Unidos). El evento lo ganó el suizo Hans Bollinger. Foto Uli Wiesmeier

Lecturas recomendadas por el autor

Como prometí en la introducción, aquí tenéis algunos títulos en inglés que os ayudarán en vuestro camino para llegar a triunfar volando.

📖 **Performance Flying**, por Dennis Pagen. ISBN 0-936310-11-1 (1993), dirigido a pilotos de ala delta. Hay un capítulo sobre competición, con varias páginas sobre el «elemento humano», lo que en este libro he incluido como «juego mental». También tiene gráficos que explican la teoría del Speed-to-Fly.

📖 **Understanding the Sky**, también de Dennis Pagen. ISBN 0-936310-10-7. Buen libro sobre meteorología orientada al vuelo libre. 1ª edición de 1992.

📖 **The Secrets of Champions**. Dennis Pagen, 2005. Este libro está repleto de secretos de 17 de los mejores pilotos del mundo.

📖 **Vuelo Térmico para pilotos de ala delta y parapente**. Burkhard Martens, 4ª edición (Editorial Perfils). Lectura esencial en todos los sentidos, sobre todo para poner en palabras esos conocimientos intuitivos que tienes en la cabeza.

La mente también cuenta

Recuerda que según Will Gadd «cualquier cosa que se lea sobre la materia gris de tu cabeza nunca es una pérdida de tiempo».

📖 **The User Illusion**, Tor Nørretranders. Penguin Books, ISBN 0-14-02-3012-2. Es el trabajo de referencia para todo lo relacionado con la mente si eres lector ávido, pero profano en esta materia. Las primeras 90 páginas pueden ser tediosas, así que léete primero el resto del libro y luego regresa al principio.

📖 **Oultiers**, Malcom Gladwell. Penguin Books, ISBN 0141036257. Este libro podría servirte de introducción al reino de la pseudociencia en lo que tiene que ver con los que rinden más de lo esperado. Está muy bien escrito, pero tal vez no tan bien pensado. De todos modos, te hará preguntarte cosas, y eso es un buen primer paso.

Luego puedes continuar con un libro que me recomendó Will Gadd:

📖 **The New Thoughness Training for Sports**: Mental, emotional, physical conditioning. ISBN-10 042269 989. No lo he leído, pero si Will cree que es útil, dalo por hecho.

Recomendaciones del editor

También van a interesaros los siguientes libros (en castellano):

📖 **Vuelo de distancia**, de Burkhard Martens (autor de Vuelo Térmico y continuación de Vuelo Térmico), va sobre vuelo de cross country (2014, Perfils).

📖 **Parapente, Ala Delta, Entrenamiento**, de Antonio Valín, Ignacio Meléndez y Javier Higueras. Compendio práctico muy completo sobre entrenamiento físico, mental y técnico para el vuelo, con capítulos sobre vuelo de térmica, distancia, competición, pilotaje y seguridad y con las técnicas relacionadas con ambas modalidades de vuelo libre. Profusamente ilustrado. Detallado y perfecto para quien quiera perfeccionarse y progresar (2004, Perfils).

📖 **50 Modos de volar mejor**, de Bruce Goldsmith y otros, recopilación de sus mejores artículos sobre técnica de vuelo (2013, disponible en Perfils).

📖 **Visitar el Cielo**, Guía del aire para volar, Hubert Aupetit (1991-2020, Perfils), meteo aplicada al vuelo, con ejemplos prácticos, ameno y asequible.

📖 **Vuelo Libre,** Condiciones de Vuelo y ascendencias, Tom Bradbury (1994), escrito por un meteorólogo especializado en vuelo a vela, técnico y avanzado.

En otros idiomas:

📖 **Sky Full of Heat**, Sebastian Kawa. Entrevistas, su historia y las técnicas del varias veces Campeón del Mundo de vuelo a vela. (Elay-SCG 2012). En inglés.

📖 **Volare Respons Abil Mente**, Luca Basso. La mente y el vuelo libre.
En italiano.

- Segunda parte -

Breve historia de las competiciones de parapente

Introducción..... 124
1er. Europeo FAI, Saint Hilaire du Touvet (Francia) 1988..... 124
1er. Mundial FAI, "no válido", Kössen (Austria) 1989..... 125
El primer Mundial "oficial" Digne (Francia) 1991..... 125
Despega la Copa del Mundo..... 129
Europeo de Preddvor (Eslovenia) 1992..... 129
II Mundial FAI, Verbier (Suiza) 1993..... 132
Copa del Mundo 1993..... 133
1994: regreso a Preddvor (Europeo)..... 138
1995: Mundial de Kitakiushu (Japón), año de la Xenon y de récords..... 148
1996: Europeo "no válido" y Copa del Mundo lluviosa..... 153
1997: Mundial de Castejón de Sos (Huesca, España)..... 160
Y seguimos en la Copa del Mundo 1997..... 161
Primeros Juegos aéreos mundiales (WAG) en Turquía..... 161
Promesas rotas en el Hemisferio Sur..... 164
Húmedo y salvaje en Austria 1999 (Mundial)..... 165
2000: Europeo en los Alpes del Norte - otra vez lluvia en Garmisch.... 176
2001: Mundial en Sierra Nevada (Granada, España)..... 180
2002..... 186
2003 Copa del Mundo 191
Mundial de Montalegre (Portugal) 2003..... 194
2004: Europeo de Kalavrita (Grecia), Chrigel Maurer ¡a tope!..... 198
2005: Mundial en Governador Valadares (Brasil) y temporada PWC..... 203
2006: ¡Donini está de vuelta!..... 211
Europeo de Morzine-Avoriaz / Les Getz (Francia) 2006..... 211
2007: El año de los Hermanos Valic..... 213
El último "Tour" de la Copa del Mundo..... 219
2008: Europeo de Niš (Serbia)..... 223
2009: Mundial de Valle de Bravo (Méjico), Monarca bestial con tragedia 225
Una nueva Copa del Mundo..... 228
Superfinal 2009 y Ozone "Baby" HPP..... 232
2010: Ozone Mantra R.10.2, muchas PWC y otra vez lluvia en Austria 233
Prólogo adicional del autor para esta edición..... 248

- Tercera parte -

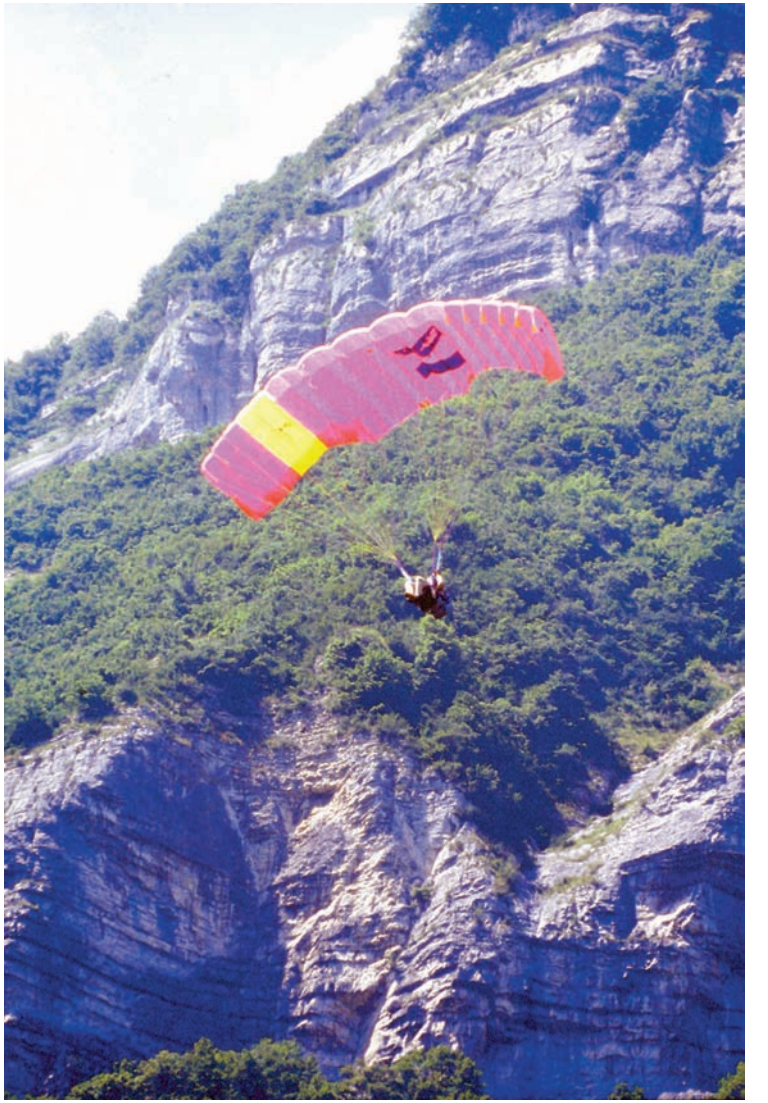
Eventos periodo 2011-2013..... 249
Tabla Campeonatos FAI-1, PWC y de España (1988-2013)..... 275

Xevi Bonet, el piloto de todo el mundo que en más Mundiales ha participado.

El suizo Gérald Maret fue el primer Campeón de Europa de parapente, en 1988, en Saint Hilaire de Touvet (Francia).

Su ala fue la Ailes de K Genair, diseñada por Laurent de Kalbermatten (fotos superior y derecha). Los rasgos de la Genair eran una planta truncada con una cola central, cajones cerrados a los lados (con unas pequeñas válvulas verticales), perfil de tipo Clark-Y, un sistema de acelerador mediante placas de incidencia y unas pequeñas quillas triangulares externas rígidas mediante unas cortas varillas en el intradós delantero, dejando abiertos los cajones centrales (que también eran más grandes).

Aunque la revelación de aquel campeonato fue el ala japonesa Falhawk Athlete, un modelo que inspiró a la siguiente generación de parapentes, con su perfil biconvexo casi simétrico, planta trapezoidal y unas largas y rígidas varillas longitudinales en la parte delantera de cada costilla.



Fotos de Xavier Murillo.

Izquierda: La diversidad de diseños de aquel primer Europeo de Saint Hilaire se hace evidente con este modelo North Sails Revolution, diseñado y hasta pilotado en ese campeonato por su creador, el suizo Robert Graham. Quien poco tiempo después crearía la marca Advance. De este modelo destacar el winglet que asoma casi vertical desde el último cajón reemplazando al estabilo, la planta, que trataba de ser elíptica utilizando un corte trapezoidal (el patronaje era artesanal) y el perfil que era levemente cóncavo con el suspentaje que empezaba a separarse tímidamente colocando un anclaje cada dos cajones en la zona central.

Arriba: Los despegues eran de frente, con unas bandas delanteras larguísimas, se empezaba a llevar un paracaídas de emergencia, sujeto por delante de uno de los mosquetones principales y no podía faltar la cámara fotográfica (se ve colgada del lado derecho del piloto). Diez años antes, en 1979, Saint Hilaire de Touvet y Grenoble, ya había albergado también el segundo Mundial FAI de ala delta, el cual ganó el alemán Josef Guggenmos, seguido del inglés Johny Carr y el francés Gerard Thevenot.
El podium de ese 1er. Europeo de parapente de 1988 fue el siguiente:
1° Gérald Maret (Suiza), 2° Thierry Barboux (Francia), 3° Robert Graham (Suiza).

Introducción

Esto no pretende ser la historia oficial de las competiciones internacionales en parapente. Prefiero verlo como mi contribución personal como testigo (en muchos de los casos) a la trayectoria de dichas competiciones. Dudo que muchas personas ajenas a este «mundillo» serán capaces de leerla del tirón y si los nombres que aparecen no te dicen nada tal vez lo encuentres un poco repetitivo y aburrido. Por otro lado, quienes estuvieran allí o recuerden esos eventos, encontrarán ameno volver a leer algo sobre ellos. Al resto le sugiero que ojee las fotos y los pies de foto, y usen el resto como referencia si se preguntan quién ganó qué y cuándo o quieren saber algo de lo que pasó.

Muchos lectores tendrán sus propias versiones de las historias que presento aquí. Si difieren mucho de la mia, por favor, que no se lo tomen como algo personal. Mi intención no es molestar a nadie.

Nota del editor: En esta edición en español, nos hemos permitido añadir más información que puede resultar interesante (va en cursiva).

Los primeros años

Inventarse maneras en las que poner a prueba nuestras habilidades frente a las de otros, tan pronto como surge algo nuevo que requiera destreza, parece formar parte de la naturaleza humana. El parapente no es una excepción a esta regla.

Cuando los parapentes comenzaron a tener prestaciones que permitían volar distancia (a finales de los ochenta), a muchos pilotos les picó el gusanillo de saber quién era el mejor en ese nuevo juego.

1er. Europeo FAI (verano de 1988)

Saint Hilaire du Touvet (Francia)

Ganó el suizo Gérald Maret, con una vela Ailes de K Genair (de planta rectangular con una quilla ancha central, diseño de Laurent de Kalbermatten. Tenía unas cortas varillas rectas en el intrados delantero dando rigidez a un triángulo de carga en los anclajes A, un gran alargamiento para la época y bocas cerradas a los lados, con válvulas verticales a modo de ojales. 2º fue el francés Thierry Barboux (con una Itv Gemma, que tenía todos los cajones cerrados con válvulas, un perfil cóncavo y silla de pilotaje, diseño de Michel Leblanc. Y 3º el suizo Robert Graham (con un North Sails elíptico diseñado por él mismo).

Por equipos ganó Suiza, seguida de Francia. Y en categoría femenina, 1ª la suiza Fabienne Lachat-Schwarts y 2ª la francesa Florence Claret-Tournier, quien fue la 1ª y única mujer (hasta hoy) en ganar el Cto. de Francia absoluto en 1988 (por delante de todos los hombres).

El equipo japonés (invitado), llevaba unos conos a modo de carenado trasero rígido para sus sillas (también les servían de mochila) y las velas Falhawk Athlete (con varillas y bocas con rejilla), fueron la referencia en innovación por su perfil biconvexo y rendimiento asequible. También hubo un proto rectangular muy alargado con varillas que iban desde el borde de ataque al de fuga y que debía transportarse en una bolsa larga de tipo tubo, cargada a la espalda como un ala delta), con la que Andre Bucher ganó una difícil manga de 20 km por la ladera, contra el viento.

El equipo español tenía a los hermanos Izquierdo (Jaime y Carlos), Guillermo de la Torre (hoy los tres fallecidos), Angel "Toti" Sánchez, y

otros. En la representación femenina, Teresa Silva, (quien al año siguiente sufriría un accidente de parapente en La Muela (Guadalajara) volando un Falhawk Athlete, quedando parapléjica.

1er. Mundial "no válido"
Kössen (Austria) 1989

Los primeros dos campeonatos del mundo no fueron válidos, puesto que el de Verbier 87 no lo refrendó la FAI y en Kössen 89, el mal tiempo hizo que solo se volaran 2 mangas cortas *y poco deportivas (una con una nube de tormenta que se llevó a los pilotos a hacer distancia)*. A juzgar por las películas que he podido ver del evento, fueron mangas dudosas, pero al menos se coronó a un 1er. campeón, el italiano Carlo Dalla Rossa, quien voló una Bull Ball del fabricante italiano Paradelta Parma. Marca a la hay que darle crédito por su inventiva en cuanto a los diseños y nombres de sus velas, pues la sucesora de la Bull Ball se llamó ¡Bat Bitch! *Tiempo más tarde Paradelta llegó a hacer un parapente de alargamiento descomunal con un tubo inflable por dentro como estructura transversal rígida como si fuera un kitesurf, que impedía que se plegase en vuelo (pero menudas abatidas daba).*

El campeonato del 89 estuvo repleto de controversias. Cierto piloto austriaco cuyo nombre luego se haría célebre como atracador de bancos, fue pillado haciendo trampa en una baliza, y como había plagado la montaña entera con logotipos tamaño folio con el nombre de su equipo *(Team Ghost)*, algunos pensaron gastarle una broma al fantasma. Por la noche, confeccionaron un par de pancartas del tamaño de una sábana en la que aparecía su logotipo manipulado y en la que le animaban a que se fuera a casa, y las colocaron en un lugar visible en lo alto del telecabina. Lo hicieron para divertirse, pero a él no le hizo mucha gracia.

Desde aquel evento, la FAI se implicó de manera más formal y estableció un sistema rotatorio según el cual habría campeonatos mundiales los años impares y continentales los pares.

La primera competición de cross fue Bassano 90, siguiendo la tradición de la clásica de ala delta del Monte Grappa. Otro estilo de prueba era el Lucky Strike de Verbier (agosto 90). Con pruebas de balizas repartidas por el valle, cada piloto debía elegir qué balizas intentaba, con el requisito de llegar luego a gol en el centro del valle, para hacer también la difícil diana situada encima de un tapón de champagne gigante. Acumulaban puntos según las balizas logradas.

El 1er. Campeonato del Mundo oficial
Digne (Francia) 1991

Tuvo lugar en la zona de Digne-les-Bains, en el sur de Francia, en septiembre. A diferencia de lo que ocurre hoy, el evento no se limitó a una única zona de vuelo y en su lugar, los organizadores trasladaban cada mañana a los participantes por toda la región en busca de las mejores condiciones. Algunas mangas se volaron en el ya entonces famoso sitio de St. André les Alpes (donde se ha disputado el Europeo 2012), y otras en Moustiers y varios sitios más en los alrededores de Digne. Visto hoy, cuesta creer que se ganara con una vela como aquella: la notoria Firebird Ninja, pilotada por el británico Robbie Whittal, quien 2 años antes, con apenas 20 años de edad, había ganado el

Pre-Mundial de Verbier 1992
A la izquierda se ve despegar a Uli Wiesmeier (Firebird Ninja). En primer plano, la vela Swing Prisma, diseñada por Martin Scheel.

1er. Europeo, Septiembre 1988, Saint Hilaire de Touvet (Francia)
Arriba: 1º Gérald Maret.
Abajo: 2º Thierry Barboux.
Derecha: 3º Robert Graham.

Fotos de Xavier Murillo.

Nota: la foto es del Mundial de Digne (Francia) 1991.

Carlo Dalla Rosa (Italia)
Vencedor del 1er. Mundial (no válido), de Kössen 1989.

Xavier Remond (Francia)
Otra figura carismática de aquellos años.
Casi gana el Open de Verbier Lucky Strike de 1987 con Itv, pero falló al tratar de acumular una baliza más (aunque difícil) y no lograrlo.
Fue 2º en la 1ª Copa Pirineos de Castejón de Sos de 1988, detrás de Norbert Barboux, volando un GRX2 de Parachutes de France.
En la foto, durante el Mundial 91 volando para Advance. Ese mismo invierno batió el récord mundial en Namibia (145 km).
Y en el Mundial 93 de Verbier (con Edel Rainbow) se rompió una pierna al intentar aterrizar en el jardin del chalet del equipo francés el día de entrenamiento, ya no volvió a competir.

Uli Wiesmeier volando su Firebird Ninja junto a un ITV Saphir en 1990. A destacar el innovador sistema de bandas de la Ninja (barras de pilotaje de incidencia, bandas en cable de acero y cruzado en la ventral), la Saphir también con silla de pilotaje de 3 bandas. Foto Uli Wiesmeier. Arriba: ala Paradelta Parma Bull Ball, la vela campeona del mundo de 1989. Foto: Gabriele Bagnoli.

Campeonato del Mundo de ala delta en Fiesch, Suiza.

Robbie reconoció tras el mundial de Digne, que se pasó un mes volando a diario en la zona (si cuenta los días en que estuvo entrenando y mundial con sus mangas de clasificación y la ronda final).

Su Firebird Ninja, por el aspecto que tenía, se diseñó con muy poca ayuda informática (fíjate en la foto de la página 127). Cada cajón parecía haber sido fabricado por separado para luego unirse al resto, y rara vez ha visto nuestro deporte una vela con tantas arrugas por todos lados. Pero al mismo tiempo, a todos nos encantaba, y en buena medida porque llevó la silla de pilotaje de Itv un paso más allá. Todas las bandas bajaban a una barra horizontal de aluminio de la que salían dos cables que pasaban por debajo de la tabla de la silla, por delante y por detrás. Si te inclinabas hacia delante en la silla y presionabas la parte delantera de la tabla, podías bajar el ángulo de ataque y volar más deprisa. Hoy esas ocurrencias nos dan la risa, pero debió funcionar, pues el alemán Uli Wiesmeier usó la misma vela para ganar el 1er. título de campeoón de la Copa del Mundo. Competición que no quedó formalmente inaugurada esa temporada 1991, pero sí tuvieron lugar 8 (¡ocho!) eventos de la misma, y fue Uli quien acabó 1º al final.

Merece la pena recordar que el concepto de volar de carreras con unos trapos para alcanzar la gloria era todavía muy nuevo. Como ejemplo, al sudafricano Andrew Smith le gusta contar la historia de cómo el equipo sudafricano de 1991 no había terminado de entender la importancia de los resultados individuales. Si un miembro del equipo se adelantaba con respecto a sus compañeros, buscaba una térmica buena y esperaba girando hasta que el resto del equipo le alcanzase. ¡Así podían seguir volando la manga juntos!

Del equipo español de aquel Mundial de 1991, el piloto que más destacó fue Carlos Izquierdo, volando un prototipo de Itv con todo el extrados en tejido grueso de mylar y silla de pilotaje.

Recuerdo también al también Campeón del Mundo de ala delta, el británico John Pendry, él apenas empezaba a volar en parapente, fue con un Airwave Voodoo de serie y ya quedó entre los 10 primeros (ganaría el Mundial en Castejón de Sos 6 años más tarde). En una manga en Moustiers, estuvo aguantándose en una cresta hasta última hora en solitario, tratando de remontar para poder terminar la manga.

Otro gran protagonista de aquel mundial fue el subcampeón, el suizo Andi Hediger, voló con un impresionante y muy alargado Paratech P4 (hubo 4 como esa). Un ala completamente elíptica de inmenso alargamiento (para la época) y perfil delgado y cóncavo, con los frenos por fuera de las poleas, para poder pilotar de forma directa el estabilo, actuando de modo diferenciado en distintas partes del borde de salida (frenando más el centro o la punta según las necesidades del giro). El resultado, era ver unos buenos acordeones a esa vela, pero sus prestaciones en planeo y ascenso debían ser de las mejores de aquel mundial y Andi era ya un piloto consumado.

Robert Graham se estrenaba con su propia marca Advance y su primer piloto estrella, el francés Xavier Remond con el 1er. Omega y Hannes Papesh llevó varias versiones del Nova Phantom de diferente alargamiento. Otro diseño popular eran las distintas versiones y copias de la CX (CX, Nova CXC, Comet CXII, Apco Hilite, etc). Cada vez menos sillas de pilotaje, porque ya se empezaban a usar los aceleradores de pedal en su lugar.

El Mundial lo empezó ganando muy destacado el piloto alemán Ernst Strobl con una UP Flash que él mismo había transformado, au-

mentando la superficie y el alargamiento de forma extraordinaria. Era una vela gigante. Tomó una vela y la descosió por la mitad, luego tomó otra igual y le quitó toda la parte central, descartando las puntas, después cosió esa mitad en el centro de la otra, la resuspentó y logró así una vela más grande y alargada. Ganó las primeras mangas de su grupo. Había 2 grupos con un centenar de pilotos en cada uno. Cada grupo iba a volar a una zona diferente y tras creo que 3 mangas, se hizo un corte, quedando solo 100 pilotos para disputar la final. Se igualaron los puntos de los primeros de cada grupo y el campeonato continuó, pero Strobl empezó a pinchar y tras los dos miles seguidos del inicio, coleccionó algún cero. En cambio Whittall fue regular y solvente, gracias a su experiencia en delta y a su actitud muy combativa.

Los recorridos eran largos, auténticas pruebas de cross, con balizas alejadas, circuitos complejos y a los goles no llegaba un gran grupo de cabeza, sino que iban llegando pilotos sueltos, que habían hecho gran parte del vuelo en solitario. Para validar las balizas ya se usaban fotos y los tiempos se tomaban a cada piloto manualmente, tanto en el despegue como a su llegada al gol. No había start posible, todo era con tiempo individual o salida desde el suelo con apertura del tiempo al abrir la ventana. Ambas modalidades producían tensión en el despegue, una porque el piloto debía elegir el momento para salir y no siempre le era posible hacerlo cuando quería y la salida simultánea porque no siempre estaba claro que salir temprano fuera una buena idea si las condiciones no estaban definidas. Terminar esos recorridos era difícil con las prestaciones de aquellas velas. Existían grandes diferencias entre unas velas y otras, y en el nivel de los pilotos a la hora de hacer vuelo de cross y térmica. Todo era muy variopinto.

Despega la Copa del Mundo

1992 vio la llegada de la 1ª Copa del Mundo oficial. La nueva organización comenzó a lo grande, pues tuvo 7 eventos de los que solo uno se suspendió por lluvia. Hubo incluso una prueba en Norteamérica, lo que hasta 2010 no volvería a repetirse, fue en Owens Valley, la meca del ala delta y los grandes vuelos de distancia en aquel entonces. Ese evento lo ganó una estrella emergente: el suizo Hans «Housi» Bollinger, quien pasaría a dominar la escena internacional durante varios años a partir de entonces, y a hacerlo con sus muy superiores protos de Advance Omega desde el mundial siguiente (1993).

Uli Wiesmeier se había pasado de Firebird a UP y ganó el título general de la Copa del Mundo con una UP Katana FR 57 (volaba indistintamente la Katana de 34 ó 37 m^2 según las condiciones y la zona).

El evento japonés de la Copa del Mundo ofreció un premio en metálico récord para el 1er. puesto: 15.000 dólares. Como cabía esperar, eso causó más tensiones en el despegue de las habituales, con algunos competidores ingeniándoselas para interpretar las reglas de manera creativa y así apear a otros del podium. Pero por suerte, la razón se impuso y Uli pudo llevarse de nuevo el trofeo y un cuantioso cheque.

Europeo de Preddvor (Eslovenia) 1992

Ese mismo año se celebró el 2º campeonato de Europa en la localidad eslovena de Preddvor *(4 años después del primero de Saint Hilaire), pero hubo boicot y solo acudieron 8 países, ya que Eslovenia se acababa de independizar de Yugoslavia el verano anterior, tras la guerra bautizada "de los 10 días" con Serbia*.

Tres grandes campeones (en Bassano 1990): en el centro Robbie Whittall, quien ya era campeón del mundo de ala delta y también lo fue de parapente al año siguiente. A la izquierda, Bruce Goldsmith, quien fue campeón mundial en Australia 2007 y a la derecha Gerard Thevenot, un gran campeón de ala delta de finales de los setenta.

El Campeón de Europa 1992 y subcampeón del Mundo 1993, el alemán Ernst Strobl, entre el japonés Masahiro Menegishi (quien fue récordman mundial de distancia en 1992, con 263 km) y Ernst Scheider, ambos fundadores de UP International. Foto: Mario Arqué (foto de 1992).

Ala Voilerie Soubeyrat Magic E
De 1987, fue la primera vela con la que se hizo una ida y vuelta de 42 km en Saint Hilaire (Francia), por Pierre Bouilloux.
Un ala de alargamiento 4,2 y con anclajes de suspentaja ya separados cada 3 costillas. Avanzada para su tiempo, aunque aun no llevaba el borde de ataque cerrado, pero sí que iba equipada con una silla de pilotaje.

El primer Europeo de 1988 consagró a dos grandes campeonas, la suiza Fabienne Lachat-Schwartz (en la foto), quien fue la 1ª campeona de Europa y la francesa Florence Claret-Tournier (subcampeona), quien también llegó a ser campeona absoluta de Francia (por delante de todos los hombres).

El austríaco Christian Tammeger destacó desde que era un chaval con 18 años. Ganó la 1ª Copa del Mundo que se celebró en Castejón de Sos en 1992 y varios años después regresó a la competición para ser subcampeón del mundo 1997 precisamente en Castejón de Sos, también fue subcampeón mundial en 2001 (Granada) y en Governador Valadares, Brasil (2005). ¡Tres veces subcampeón del Mundo!, algo solo mejorado por el italiano Luca Donini, quien fue Campeón del Mundo dos veces y una vez subcampeón y el francés Honorin Hamard, una vez campeón del Mundo y dos veces subcampeón.

1º Ernst Strobl (DEU), 2º Domen Slana (SLO), 3º Urs Haari (SUI).
1ª Barbara Lacrouts y 2ª Daniela Anke (DEU), 3ª Camila Perner (AUT).
Naciones: 1ª Alemania, 2ª Suiza, 3ª Austria. *España no fue, ni Francia*.

Ese evento cambió la percepción de como volar deprisa en parapente, pues hasta entonces, cualquiera que llegara a gol con regularidad podía garantizarse un buen resultado. Pero en Preddvor cambió el juego, posiblemente por lo fáciles que fueron las condiciones. Al final, el alemán Ernst «el velero» Strobl, se llevó el gato al agua. Voló un prototipo de la UP Katana FR de una talla enorme *(41 m² con 40 kg de lastre)*, y se cuenta que tuvo problemas para hacerla girar. Al final recurrió a usar los pulgares como ganchos para bloquear los puños de freno contra el arnés, y así mantenerlos lo más bajos posible cuando estaba dentro de una ascendencia, y en transición simplemente los soltaba. Esto le hizo ganarse el apodo de «el velero», pues volar delfineando sin girar es algo bien conocido en el mundo del vuelo a vela. Su ala tenía unas prestaciones inmensas comparada con las otras. A partir de entonces, estuvo cada vez más claro que limitarse a llegar a gol no daba títulos, y que también había que aprender a aumentar la velocidad a lo largo del recorrido.

Al año siguiente llegó el canto del cisne para esa tendencia de hacer velas enormes y flotonas iniciada en 1989 por Strobl, Bücher y otros.

En general, la seguridad no preocupaba entonces como hoy en día. Unas anécdotas ayudarán a aclararlo.

II Mundial FAI, Verbier (Suiza) 1993

En 1993 yo había llegado a un punto en mi trayectoria como piloto en el que necesitaba más retos de los que las dunas danesas podían ofrecerme, de modo que cuando se anunció que el campeonato del mundo tendría lugar en Verbier (Suiza), un grupo de pilotos daneses hicimos planes para ir a echar un vistazo. ¡Menuda sorpresa! Recuerdo un día en el aterrizaje oficial de Verbier, en el que tenías que estar atento para evitar que te cayera encima alguien bajando en paracaídas. Y aunque muchos debían ser pilotos volando por libre, aquello nos impresionó. Otro día el evento al completo se trasladó por el Valais hasta Crans Montana, en principio para volar en una zona más protegida de los fuertes vientos pronosticados, pero he escuchado a muchos pilotos, algunos incluso de los buenos, decir que ese día fue uno de los que más miedo han pasado en toda su carrera. El mundial 93 lo ganó el suizo Hans Bollinger con un proto Advance Omega 3 (alargamiento 6), con Ernst Strobl 2º con un proto de UP Kendo C más alargado y todavía muy grande. Y en 3er. lugar el británico John Pendry (con Airwave Rave Race), que había sido campeón del mundo de ala delta en 1985. Como también he volado una Rave, me atrevo a decir que o bien John tenía unas dotes sobrenaturales o fue suerte lo que le hizo regresar a casa entero. En un formidable 6º puesto acabó la austriaca Camilla Perner (con el mejor puesto obtenido jamás por una mujer en un mundial hasta hoy).

Las velas más populares de aquel mundial fueron el Falhawh Apex y el Edel Rainbow. Firebird, al estar defendiendo su título, había fabricado una vela especial para el evento. La Navajo era pequeña y ágil, y estaba pensada para sacar partido a las condiciones turbulentas que se esperaban en Verbier. Pero según el alemán Fritz Schweiger, fundador de Firebird, esas condiciones fuertes nunca se dieron, aunque la turbulencia sí que estuvo presente, y puede decirse que la Navajo no era la vela adecuada para unas condiciones flojas y

turbulentas, además Robbie no estuvo tan inspirado como en Digne.

Creo que Verbier fue la 1ª gran prueba a la que acudió el malogrado canadiense Chris Muller. No creo que tuviera más de 15 ó 16 años e iba tutelado por el británico Jocky Sanderson. El propio Jocky estará de acuerdo en que él no era el tutor que una madre hubiera elegido, pero fue divertido escucharles hablando de lo que ocurría a su alrededor.

Recuerdo en particular un día pasado de viento en el que un piloto de la Unión Soviética despegó de la ladera oeste que hay encima del pueblo de Verbier con su copia casera del ProDesign Challenger, hecha con tela de paragüas. Estuvo literalmente clavado como una chincheta durante lo que parecieron horas, y al final el viento se lo llevó y desapareció de vista hacia el valle siguiente. Esto en sí no es que fuera divertido, y de hecho podría haber acabado mal, pero el cachondeo y la mofa de Jocky, Robbie y Chris no tenía desperdicio.

Una iniciativa que debería haber supuesto elevar la seguridad de los pilotos era el peculiar «corte» que entonces se empleaba en las competiciones. Los primeros días del campeonato eran rondas de calificación tras las que había un «corte». Eso suponía que a cualquiera que no estuviera entre los 70 primeros (más o menos), se le enviaba a casita con una palmada en la espalda, mientras el resto competía los días restantes, como si la competición volviera a comenzar. Supongo que esto tiene su origen en filtrar el masivo interés que había por participar cuando competir era algo tan nuevo, pero no cabe duda de que verse despachado prematuramente resultaba humillante. En mi 1ª temporada de la Copa del Mundo (1994), obtuve de manera consistente mis mejores puntuaciones en las mangas de calificación, pero esos puntos ni siquiera se contaban para el resultado final. El «corte» era una idea ridícula que por suerte lleva años desechada.

Copa del Mundo 1993

La ganó el francés Richard Gallon con una UP Katana FR (todavía de las grandotas). Richard era un chaval entonces, y siempre mantenía un conflicto más o menos abierto con la federación de su país, así que no tardó mucho en dejar de volar para Francia. Eso tal vez les ahorrara a los burócratas algunos dolores de cabeza, pero también les supuso perder un piloto con mucho talento. Después se dedicó un poco a la acrobacia cuando esta surgió.

En 2013 (20 años después) Richard ha vuelto a ganar una ronda de la Copa del Mundo, en concreto, la de Val Louron (Francia).

Las velas destacables de esa temporada fueron sin duda la Katana FR de UP, fabricada en tantas tallas y versiones que lo probable es que no hubiera dos velas iguales, y la Paratech P4, una vela que desafiaba cualquier descripción en cuanto a belleza, pero que no parecía tan fácil de volar. Seguía la idea de los diseños de planeadores, pues tenía un perfil muy delgado y un enorme número de cajones para mantener su forma, pero los problemas que se derivaban de ello en cuanto a estabilidad y resistencia parásita suponían que en la práctica no volara tanto como otros diseños más mundanos.

En ese Mundial apareció también la Edel Rainbow, inspirada en la Katana y la Apex (totalmente elíptica y con una estética arco iris). Hubo montones de Rainbows, ya que la política de Edel era repartir velas gratis a los pilotos que participasen en el mundial y quisieran volarla, para tener así una presencia ingente y más oportunidades para ganar. El problema era que muchos pilotos apenas habían tenido tiempo de probarla, la estrenaban allí mismo, porque allí se las habían dado. Eso incrementó el número de paracaídas e incidentes, además

El británico Robbie Whittall con su Firebird Ninja en el Mundial de Digne (Francia) 1991.

El alemán Ernst Strol junto al suizo Andy Hediger, durante el Mundial de Digne 1991.

Falhahk Apex "mesh". Las costillas estaban hechas en rejilla para permitir la comunicación interna de la vela y los cajones laterales tenían unas bocas ya muy estrechas, la forma pasó de trapezoidal en la Falhawk Atlethe de 1988 a Elíptica en este modelo Apex de 1991. Fotos de Luis Morales.

Las Paratech P4 destacaron en el Mundial 91 por su gran alargamiento, el perfil estrecho y el gran número de cajones. La Edel ZX aun seguía la línea inspirada por la Comet CX de 1989.

Itv Saphir, de 1990, un diseño original y diferente, sucesora de la fallida Maia de 1989.

Preddvor (Eslovenia), Recibió el 2º Campeonato de Europa, en 1992, cuatro años después del primero de Francia. Pero devaluado por el boicot de muchos países al no querer participar (entre ellos España), a causa de la entonces reciente independencia de Eslovenia tras la ruptura de Yugoslavia. Dos años después volvió a celebrarse en Eslovenia el Europeo, esa vez ya con la mayoría de países presentes. El de 1992 se recordará también por la aplastante victoria de Ernst Strobl, con un parapente UP Flash de 40 m², volando cargado con 40 kg de lastre. Un planeador gigante con grandes dificultades para girar, pero con un planeo extraordinario. La foto es del Europeo del 94. Foto: Susan Overton.

Domen Slana, el primer gran competidor esloveno. Fue subcampeón de Europa en 1992. Llegó a fabricarse sus propias velas de competición.

El suizo Urs Haari, fue bronce en el Europeo de Eslovenia de 1992. Ese mismo año, también batió el récord mundial de distancia en Sudáfrica, subiéndolo de los 150 km de Xavier Remond en 1990, a 228 km. Fue la última vez que un piloto europeo batió el récord mundial de distancia libre individual absoluta.
Foto: Mario Arqué (Verbier 1993).

de las condiciones exigentes y las dificiltades propias de algunos modelos, por su tendencia innata a la entrada en autorrotación tras una plegada. El gran campeón suizo y récordman de distancia, Urs Haari se fue al suelo, el venezolano David Castillejo también tiró el paracaídas y el propio Xavier Remond, quien había dejado Advance y tomó una Rainbow para la ocasión, se rompió una pierna tratando de aterrizar en el minúsculo jardín del chalet que había alquilado su equipo.

Se despegó de al menos tres zonas de vuelo diferentes y a dos de ellas tocaba subir andando un tramo, lo que resultaba tedioso con el lastre para quienes aún llevaban velas muy grandes. Situación que empeoraba a la hora de despegar sin nada de viento de un prado poco inclinado, inflando de frente o de espaldas, era lo mismo, difícil salir.

Otro despegue era un pedregal peligroso, con térmica y rachas, caos en la cola, con los pilotos discutiendo bravamente para mantener su posición. Eso consistía en que el piloto se situaba junto a la puerta de entrada en el recinto de despegue para así entrar a despegar cuando lo creyese oportuno, dejando pasar a otros pilotos si decidía no salir aún o bloqueando ya el paso si había decidido hacerlo. Recordar que el factor del momento de despegue era más importante en esos tiempos porque el tiempo casi siempre era individual.

No se hacía como ahora, que te preparas a un lado y caminas a la cola para dejar tu equipo preparado o para situarte tu mismo preparado. Entonces nada más llegar a ese pequeño despegue, ya tomabas tu posición en la cola y la defendías con behemencia hasta que se organizase aquello como la cola final. Era más estresante, todo cerca de las piedras, el cortado y los cables del telesilla.

La terrible manga de Crans Montana fue una ida y vuelta por la cara sur de la vertiente norte del valle del Valais, pero con viento meteo fuerte de norte por arriba, brisas de sur en las laderas y viento de valle de cara por abajo. Así que todo el recorrido discurrió a sotavento, la ida y la vuelta, con térmicas violentas en los rotores. Era curioso ver a los planeadores volando por encima pero siguiendo la otra vertiente.

1994: regreso a Preddvor (Europeo)

En el año 94 el campeonato de Europa regresó a Preddvor, en Eslovenia, y todos los ojos estaban puestos en Ernie Strobl, «el velero», para ver si repetía su éxito de dos años antes. El caso es que mientras tanto muchos pilotos habían aprendido la estrategia del vuelo de delfín y tras 7 mangas arriba y abajo por los Alpes Julianos, sobresalió del resto un nombre relativamente nuevo. El italiano Jimmy Pacher, estaba volando su proto de Nova mejor incluso que Housi Bollinger, quien quedó 2º con el de Advance, y el 3er. lugar fue para Richard Gallon. Jimmy ganó de manera convicente, pues además de sacarle 100 puntos a Housi, ganó la última manga, prueba de su estilo tranquilo y despreocupado, con lo que de pronto pasó a haber un chico nuevo en el patio. La vela de Jimmy no se parecía en nada a una Ninja. De hecho, no se parecía a nada que hubiéramos visto antes. Con las puntas angulosas y su extrados tan liso y tenso. Era en realidad una antecesora de la Xenon, aunque recuerdo que Jimmy me dijo que aún no era lo suficientemente rápida. La velocidad sería la característica de la Xenon, por lo que quedaba trabajo por hacer. La Xenon sería la protagonista de la historia en los años siguientes.

Otro de los chicos nuevos en escena fue el sueco Peter Brinkeby,

quien voló una Nova Sphinx de serie y a quien era fácil identificar desde lejos por su casco de escalada rojo. No quedó entre los 10 primeros, pero muchos de los pilotos ya confirmados se dieron cuenta de que venía pisando fuerte, anticipo de lo que estaba por llegar.

Por naciones: 1ª Francia, 2ª Suiza y 3ª Austria. Femenino:

1ª Claire Bernier y 2ª Nanou Berger (FRA), 3ª Sarah Fenwick (GBR).

La Copa del Mundo del 94 comenzó pronto, en la localidad brasileña de Governador Valadares. Los pilotos de ala delta ya conocían el sitio, pero se trataba de territorio nuevo para grandes eventos de parapente. El controvertido Spanish Joe (el británico Joe Hayler), fue el delegado técnico y le llovieron las críticas por evaluar la llegada inminente de una cortina de agua de manera diferente a la de muchos pilotos alpinos. En los Alpes, se estaba convirtiendo en doctrina el apearse del cielo en cuanto las nubes comenzaran a sobredesarrollarse, pero en terrenos más abiertos, como en las islas patrias de Spanish Joe y en Brasil, un chaparrón aislado no significaba SIEMPRE una muerte inminente para el día. Pilotos como John Pendry, Steve Ham y Bruce Goldsmith (todos británicos), se desenvolvían mejor en esas condiciones inestables que los pilotos alpinos no consideraban razonables, y se produjeron acaloradas discusiones. En aquellos días, al igual en cierto modo que hoy, un buen resultado a comienzos de año suponía que no necesitabas volar cualificatorias en las rondas siguientes, por lo que en juego estaba algo más que una gloria esporádica.

Después de Brasil la Copa del Mundo se fue a Grindelwald. Los que conozcan el sitio podrán atestiguar que puede ser bastante fuerte, y una baliza concreta un día causó dolor. El austriaco Stefan Stiegler tuvo un accidente que le dejó fuera de juego el resto de la temporada, pero su proceso de recuperación y rehabilitación le hizo descubrir las pesas y el entrenamiento en general, y eso, además de contribuir a que se recuperara bien, le hizo ganar ese peso que le hacía falta para poder volar velas más grandes y de más prestaciones, algo que utilizaría con éxito al año siguiente para ganar el mundial de Japón.

Chris Muller contó bien la historia de esa baliza: «Trataba de sacar la foto de la baliza, ¡pero la vela no dejaba de ponerse en medio!».

Ese mismo año, Piedrahíta fue sede de su 1er. evento importante (Copa del Mundo), y la mayoría de los pilotos que fueron se dieron cuenta en seguida del potencial de la zona. Estábamos deseando regresar a por más ¡y lo haríamos! Una de las cosas destacables de ese evento, al menos haciendo memoria, fue una carrera a gol de unos 70 km hacia el norte, hasta Peñaranda de Bracamonte. El cielo estaba ya bastante activo cuando despegamos, pero muy poco después entró en ebullición. El esloveno Domen Slana tardó tan poco en llegar a gol con su prototipo (una vela propia y de forma extraña) que los jueces de gol ni siquiera habían llegado cuando se plantó él allí, y pudimos oírle preguntar por la radio dónde estaba la línea de gol, mientras muchos de nosotros andábamos ocupados tratando de salvar el pellejo de los cumulonimbos que habían florecido a lo largo del trayecto. Yo me pasé tanto tiempo colgado de las bandas B de mi vela que pensé que se me iban a arrancar los brazos, y el alemán Peter Hensold se escapó tirando de una banda A y dejando que la vela barrenara y le descendiera a un sitio seguro, con lo que los cordinos del lado abierto se le estiraron unos 8 centímetros en la maniobra. El director de la competición, que era Steve Ham y también volaba en la misma, tuvo que lanzar el paracaídas muy cerca del gol y se le oyó pedir ayuda por radio cuando comenzó

Nota: En las competiciones de acrobacia se sigue usando el corte o las clasificatorias y eliminatorias. En las nuevas competiciones de paramotor de slalom también.

Pre-Mundial de Verbier 1992, salida simultánea, en primer plano John Pendry, detrás Sebastien Bourquin. A la izquierda (vela verde), Andy Hediger. Fotos: Josep Anton Solis.

Carlos Izquierdo con su Paradelta Parma Bat Bitch, haciendo diana en el tapón gigante del patrocinador, durante el Open Lucky Strike de Verbier (Suiza) en 1992. El ala que está en el suelo es una UP Katana.

Derecha:
El suizo Andy Hediger en el mismo Open de Verbier de 1992. Con la Paratech P5, evolución del ala con la que fue subcampeón del Mundo en Digne 1991. Un ala muy alargada y plana, con 4 rangos de suspentaje, cajones muy estrechos y un sistema de freno con tres líneas principales, una de las cuales pasaba por fuera de la polea, para poder controlar de forma diferencial que parte frenar más del borde de fuga. De nuevo vimos esa vela en septiembre en Castejón de Sos, para la Copa del Mundo y pocas veces podías verla sin que estuviera haciendo movimientos de flexión de las puntas. El modelo de serie que se comercializó era menos alargado, más convencional, tenía un giro extraordinario y una capacidad para girar lenta en térmica fuera de lo común, aunque no era rápida ni estable.

Izquierda: El joven suizo Sebastien Bourquin "Rambo" se hizo famoso desde sus inicios en la competición gracias a los espectáculos que daba antes de que comenzasen las mangas. Se ponía a hacer wingovers y pasadas rasantes con touch & go y las incipientes acrobacias que podían verse entonces. Se le toleraba porque animaba a pilotos y público. Otros le imitaban cor mejor o peor suerte. Al final, estas prácticas se prohibieron por razones obvias de seguridad. Avoriaz 1992 (Francia), foto de Gabriel Cañada.

La promesa francesa que ya despuntaba en 1992 era Richard Gallon. En este evento de Copa del Mundo de Avoriaz, sustituyeron el tapón de champagne como diana por una bala de paja como centro de la diana. La cuestión era poner la diana un poco difícil.

Arriba: Richard Gallon fue en "enfant terrible" y genial del equipo francés. Durante el Mundial de Verbier 1993, ese año fue Campeón de la Copa del Mundo. Sucediendo a Uli Wiesmeier y también volando con la UP Katana FR. foto: Mario Arqué.

Nanou Berger fue la siguiente gran campeona francesa, 2ª mujer en el Mundial de Verbier 93, detrás de la austríaca Camilla Perner. Foto: Verbier 92, Josep Anton Solis.

Ernst Strobl y Hans Bollinger, durante el Mundial de 1993 en Verbier (Suiza). Disputaron intensamente aquel título, Strobl más conservador, venía de haber ganado el Europeo del 92 de forma rotunda y de haber liderado toda la fase previa del Mundial 91 de Digne (Francia). En el Mundial de Suiza su estrategia fue más prudente, aprovechando el gran tamaño y prestaciones de su proto UP Kendo C. Mientras que Bollinger (jugando en casa) fue más audaz y rápido. Con el también suizo Urs Haari fuera de combate (lanzó el paracaídas) y Whittall desmotivado, John Pendry le tomó el relevo y fue tercero del Mundial. Foto: Mario Arqué.

Briefing en el despegue del Mundial de Verbier (Suiza) 1993.

Mundial de Verbier 1993. El ejército suizo pone orden en la cola del despegue.
Fotos: Mario Arqué / archivo revista Parapente.

Claire Bernier

Hans Bollinger

Ernst Strobl

Jocky Sanderson asiste a John Pendry

Mundial de Verbier (Suiza) 1993. Fotos: Mario Arqué.

El ala campeona del 93. Prototipo de Advance Omega de Hans Bollinger (alargamiento 6). Diseño de Robert Graham.
Arriba a la derecha, la Edel Rainbow, el ala más numerosa de aquel mundial (más de 30 unidades).
Diseño de Gin Seok, inspirada en la moda de entonces (estilo UP Katana y Falhawk Apex).

El canto del cisne para la época de las velas gigantes.
El último ejemplar fue esta UP Katana FR.

a ascender, ya colgado del paracaídas. Al final tuvo la mala suerte de aterrizar justo cuando llegaba la turbonada y le localizamos por la hilera de restos de material de vuelo que fue dejando por un campo de maíz y sobre una acequia de piedra. Acabó magullado, pero vivo.

Tras esas espeluznantes experiencias, hablé con el francés Sebastian «Rambo» Bourquin sobre técnicas de descenso rápido, quien sostenía que la mejor manera sería meter orejas grandes y luego hacer bandas B con el resto abierto de la vela. No sé si alguien habrá intentado eso alguna vez, yo por suerte no, pero tal vez sea un último recurso si todo lo demás falla.

Los pilotos que siempre estaban a la última en instrumentación comenzaron a llevar ese año GPS para que les ayudaran en la navegación. Tenías que tener suerte para que las pilas te duraran una manga entera, y eso no te eximía de tener que llevar dos cámaras para demostrar tu paso por las balizas. Pero el futuro ya estaba llamando a nuestras puertas.

Un piloto alpino se hizo ese año con el título final: Jimmy Pacher, quien siguió por la senda de gloria por la que había comenzado en Preddvor a mitad del verano.

Las velas que llamaron la atención ese año fueron la Challeger C de ProDesign, la Supra de Apco, cualquier cosa de Advance que volara Bollinger, la Rainbow de Edel y la Rave Race de Airwave, además de la notoria Kendo C de UP, una vela que parecía más eficiente de lo que resultó ser. La Rave Race era de las más delicadas de volar, y las Rainbow de Edel las había en tantas versiones que no podían considerarse todas como el mismo modelo. *Falhawk (desde 1992 con el modelo VT501) y Nova (desde los protos que vimos en Verbier 1993)* estaban experimentando con costillas diagonales en sus velas, algo que Nova refinó al año siguiente con la exitosa Xenon.

1995: Mundial de Kitakiushu (Japón), año de la Xenon y de los récords

El 95 tocaba de nuevo campeonato del mundo, en esa ocasión en Kitakiushu (Japón) en el mes de marzo. Nova estaba lista con la Xenon y dicha vela demostraría ser la más versátil de la temporada, pero ProDesign tenía un as en la manga. La High68 era una versión dulcificada de la muy alargada vela experimental High100, fabricada para explorar los límites de las prestaciones en parapente. No giraba bien, pero a frenos sueltos planeaba muchísimo. El austriaco Stephan Stiegler, quien trabajaba como piloto de pruebas para ProDesign, había pasado tiempo en el gimnasio durante el invierno y pesaba unos 10 kilos más que cuando llegó a Grindelwald un año antes. Y sabía que tenía un caballo ganador en sus manos. Stephan ganó la 1ª manga y se aferró al liderato durante toda la competición, la cual ganó tras 6 mangas. Housi Bollinger fue 2º y Jocky Sanderson 3º, mientras que la británica Judy Leden *(Campeona del Mundo de ala delta femenina)* demostró a los chicos quién era con un fabuloso 14º puesto en la general.

El 3er. puesto de Jocky fue el primer indicio de lo que estaba por venir con la nueva Xenon, y cualquiera que hubiera predicho que el 95 sería el año de Nova habría acertado por completo. Sin embargo, el puesto más alto del podium en el ránking general seguía eludiendo al fabricante de Innsbruck, pues acabó en las vitrinas de Advance en Thun, con Housi a los mandos de otra Omega imbatible.

En aquellos días era normal ver que Bollinger ganara todas las mangas de una competición. Recuerdo en particular una Copa del Mundo en Zillertal en la que hizo exactamente eso y en la que parecía que el resto no estuviéramos volando en la misma competición. Lo considero un buen ejemplo de cómo una buena vela puede disparar la confianza de un piloto y conseguir más éxitos todavía de los que hubiera logrado de no ser así.

El equipo Nova siguió creciendo y el fabricante tuvo la suerte de asegurarse un patrocinador externo llamado FDI para ayudarle a finaciarlo todo, y en poco tiempo una tercera parte de los participantes en una Copa del Mundo estaban volando con velas Nova. Las prestaciones de la Xenon eran algo aparte, pero lo mejor era evitar tener plegadas con ella, sobre todo cuando iba acelerada, ya que sus reacciones eran extremadamente violentas. Recuerdo una manga en Monte Cornizollo (Italia), que se canceló por sobredesarrollo. La mayoría estábamos llegando a gol cuando se canceló, así que aterrizamos en el gol justo cuando llegó la primera turbonada. Yo estaba aproximando con mucha precaución, pero aún así sufrí una plegada asimétrica grande cuando me encontraba unos dos metros por encima de la hierba, y recuerdo haber oído con claridad el chasquido del borde de ataque contra el suelo en el mismo momento en que yo también me estrellaba sobre él. Así eran las abatidas para las que teníamos que estar preparados. En otra ocasión, intenté tirar de una banda A mientras volaba nivelado y sin acelerar, perdí 400 metros en un pispás antes de que la vela volviera a volar normalmente. Creo que puede decirse que esa vela te mantenía alerta. El manual de uso era famoso por decir (en alemán), que si no reaccionabas de manera inmediata y correcta a una plegada asimétrica, la vela se metía en autorrotación «hasta el impacto». Desde luego, no se andaban con rodeos.

En julio, la Copa del Mundo volvió a viajar a Piedrahíta, y por si no nos habíamos dado cuenta el año anterior, está vez entendimos el mensaje: en el centro de España se volaba a lo grande. Un día, Steve Ham nos envió desde el despegue sur de Lastra del Cano hasta Arcones, a 170 kilómetros de distancia en línea recta, y creo que ese día hicieron gol unos 40 pilotos. Esa manga me hizo ser consciente de que había llegado la hora de comprar un GPS, pues pasado Villacastín me desorienté y acabé llegando al gol con 2.200 metros sobre el suelo. En el gol, los pilotos estaban que no se lo creían, y recuerdo perfectamente cómo el esloveno Bojan Marcic, con cara de asombro no dejaba de decir una y otra vez ¡INCREÍBLE! con su fuerte acento eslavo. El francés Xavier Remond se pasó el gol de largo por el norte y ante la dificultad de regresar viento en cara, siguió volando más allá y aterrizó a 241 kilómetros, lo que supuso un nuevo récord de Europa entonces. Y al día siguiente hicimos una ida y vuelta de 140 kilómetros en dirección Villacastín, yendo por la convergencia arriba y abajo.

La temporada 95 de la Copa del Mundo batió otro récord que todavía no se ha superado: en el evento italiano de Feltre participaron más de 240 pilotos, y los organizadors tuvieron que montar dos zonas de despegue separadas para acomodarlos a todos. Luego se vio que despegar no supuso un problema, pero sí que lo fue esperar en el aire la apertura del start debido a que los cielos estuvieron cubiertos y los techos eran bajos. Y con figuras de la acrobacia como Raúl Rodríguez haciendo maniobras entre la melé de pilotos (le llamaron la atención por eso), uno debía andarse con mil ojos para no tener problemas.

Europeo de Prevvdor (Eslovenia) de 1994.
El italiano Jimmy Pacher comenzó esa temporada su brillante etapa. Con dos títulos de Campeón de Europa (1994 y 1998) y dos veces Campeón de la Copa del Mundo (1994 y 1997).
Pero quienes le flanquean, no se quedaron cortos:
Hans Bollinger fue Campeón del Mundo 1993 y de la Copa del Mundo en 1995.
Y Richard Gallon fue Campeón de la Copa del Mundo 1993.
Foto: Jacq Derolland.

Briefing en la Copa del Mundo de Grindelwald 1994. ¿Qué colorines? Se puede reconocer a Yves Goueslain (FRA), Jimmy Pacher (ITA) tumbado a la izquierda, Martin Wany (SUI) con gorra blanca, Roberto Marchetti (ITA), Patrick Berod (FRA) y otros, fotos del autor.

Un joven Bruce Golsdsmith contempla desde el Pico Ibituruna, las cortinas de lluvia que se acercan sobre el Rio Doce, Governador Valadares (Brasil) 1994. El despegue hoy es más amplio y está mejor acondicionado, pero las vistas y el paisaje siguen siendo hoy igual de impresionantes.

Mi propio debut en competición, en la Copa del Mundo de Governador Valadares (Brasil) en Febrero de 1994. En esa época era obligado hacerse una foto junto al dorsal y la fecha de la manga, como inicio de la secuencia del carrete que usaríamos luego para hacer las fotos de todas las balizas de esa manga.

Gol de Peñaranda de Bracamonte, en la PWC de Piedrahita 1994. El cielo amenazador y la manga fue cancelada. Entre los pilotos del centro están Peter Lüthi y Patrick Berod, quien trataba de comunicarse por radio con el vehículo del equipo francés para que le recogieran antes de que empezase a llover.

Aspen, Colorado (Estados Unidos).
US Open 1994.
Foto: Pedro Ruíz.

Podium del Open de Estados Unidos de Agosto de 1994 en Aspen (Colorado). Ganó el suizo Urs Haari (Nova Sphinx), seguido del venezolano David Castillejo "Cafe" (Edel Rainbow) y 3° el británico Robbie Whittall (Edel Rainbow), que en esa época estaba viviendo en Estados Unidos haciendo una especie de año sabático, ganó la 1ª manga. En la foto también sale Scott Amy, era el piloto local y favorito (quedó 6°), por detrás del también venezolano Miki Von Watcher (Edel Rainbow), quien ganó la última manga y la más rápida, sacando 13 minutos al segundo.
Un campeonato que junto a la Copa del Mundo de Governador Valadares, fueron las pruebas más importantes de todas las américas de aquel año.
En Aspen, condiciones sensacionales, con techos a 5000 m, viento, anulaciones de mangas, foto: Pedro Ruíz.

Podium de la Copa del Mundo de Chamonix (Francia) 1994: 1° Jimmy Pacher (Nova), 2° Hans Bollinger (Advance), 3° Harry Buntz (Nova).
Tras ellos quedaron 4° Richard Gallon (UP) y 5° Stephan Stiegler (ProDesign). Foto: Antoni Cabiscol.
En Femenina: 1ª Nanou Berger (FRA) con Advance, 2ª Claire Bernier (FRA) y 3ª Camila Perner (AUT) ambas con Edel Rainbow.

Europeo 1996 “no válido” y Copa del Mundo lluviosa

En 1996 la zona elegida para el Campeonato de Europa fue la localidad noruega de Vågå, lugar donde se había celebrado el europeo de ala delta en el año 92, y que tuvo unas condiciones tan magníficas que algunos seguían recordando con entusiasmo las térmicas de hasta 15 m/s que les ponían en órbita. John Pendry contaba una historia de una térmica de 18 m/s que subió en su ala delta hasta arriba del todo porque no se atrevía a salirse de ella. También dijo que en su opinión ese sitio sería demasiado ventoso para los parapentes. Deberíamos haber escuchado, o al menos habernos despertado cuando John y varios pilotos más que también volaban en ala delta, decidieron no acudir a pesar de haber sido seleccionados por sus paises respectivos. Acabamos pasando 2 semanas para hacer 2 vuelos de pacotilla, de los que uno puntuó tan poco que el campeonato no se dio por válido.

La temporada de la Copa del Mundo arrancó en La Victoria (Venezuela), con algunos vuelos muy gratificantes. Me viene a la cabeza en especial una manga de un circuito de 123 kilómetros en formato de carrera a gol que ganó una estrella emergente, el sueco Peter Brinkeby, a pesar de que el acelerador de su vela le falló por completo desde la mitad de la manga. Peter voló el resto de la prueba alternando entre tratar de tirar de las poleas del acelerador con la mano y limitarse a golpear las bandas de rabia. Sobre el papel no parece una técnica eficiente, pero debió funcionar, y al ser la 1ª manga de una Copa del Mundo que Peter ganaba, estaba entusiasmado.

De vuelta en Europa, la meteorología no estaba poniendo de su parte y se cancelaron varios eventos en países alpinos a consecuencia de la lluvia. Tras una frustrante semana en Suiza, el circo al completo se trasladó a Granada, donde tendría lugar el primero de una larga serie de eventos de mucho éxito. Los organizadores estaban aún descubriendo el gran potencial del sitio y cometieron unos cuantos errores, como poner un gol en el campo de fútbol que hay arriba en la estación de esquí de Sierra Nevada. Los pilotos que llegaban a gol eran recibidos por un terrible rotor de la brisa de valle que ascendía con potencia, y unos cuantos pagaron ese error haciéndose daño. Pero en general, el evento mostró el fantástico potencial del lugar y con 5 mangas válidas en una temporada en la que la mayoría de las pruebas se cancelaron por lluvia, nadie se quejó demasiado.

El austriaco Christian Tamegger ganó finalmente la Copa del Mundo del 96 volando una Edel Sector. Llevaba unos años acabando 4º, y su victoria ese año fue bien merecida. En lo que respecta a las velas, marcas como Mac Para y Junkers ProFly (marca que más tarde pasaría a ser Gradient), estaban comenzando a despuntar y a mostrar el potencial de los países del centro de Europa. Más al oeste, el fabricante suizo Paratech, a quien había pillado desprevenido la introducción de las costillas diagonales, hizo varias adaptaciones curiosas a sus protos de competición y luego dejaron de implicarse con la clase Open.

Récord de mangas en la Copa del Mundo

La temporada 97 comenzó en Governador Valadares, Brasil, con buenas condiciones y algunos nombres nuevos. El suizo Steve Cox, quien años más tarde, en 2005, ganaría el campeonato del mundo

A LA SEGUNDA VA LA VENCIDA

Esta vez Piedrahita sí estuvo a la altura. El año pasado, la PWC (Copa del Mundo de Parapente) estuvo en Piedrahita por primera vez, entonces el tiempo fue bastante variable, y entre las tormentas y las suradas, la prueba quedó a medias, se lograron completar triángulos interesante pero ni la organización ni las condiciones estuvieron al mejor nivel.

Pero este julio se ha lucido. El Ayuntamiento de Piedrahíta y Steve Ham han preparado con más medios y apoyo esta ronda de

El ascensor de Lastra del Cano, luego, en diez térmicas, 170 Km.

la PWC 95. La colaboración del equipo de Vitor Baia de Linhares mejoró el tema de las recogidas y como los pilotos volaron cuanto quisieron y más, el balance de esta prueba no puede ser más positivo. Un nuevo récord de Europa de distancia libre, una ida y vuelta de 142 Km, prueba que todos los pilotos que llegaron al gol (y fueron nada más que 50) calificaron como la mejor por sus condiciones y lo acertado del recorrido propuesto de todas las competiciones de parapente que ha habido en la historia. Steve es un gato viejo del Sistema Central y acertó con su pronóstico acerca de la posibilidad de que se montara la convergencia típica entre el sur y el oeste justo sobre la N-110, proponiendo una prueba que discurriese tanto de ida como de vuelta a lo largo de la carretera.

Para colmo, la siguiente manga fue un gol directo hasta Arcones, y otros 50 pilotos pasaron esa meta a 169 Km, el primero, en menos de 4 horas. En fin, con techos de hasta 4.300 m, dos mangas buenas y otras dos extraordinarias, Piedrahita será una cita obligada para los próximos julios de aquí al 2000 (por lo menos).

INSCRIPCIÓN

Primer problema: la nueva política del Comité de la PWC cortó por lo sano con el overbooking de inscripciones, pasaron de un extremo al otro, acababan de permitir que más de 300 pilotos se inscribieran en la primera prueba de Feltre y pidieron a Steve que no aceptase más de 100 pilotos aparte de los 35 primeros de la general que entran directos. Al final, después de un tira y afloja, la inscripción se abrió a todo el mundo (170 pilotos) y se propuso un corte a 80, que quedó en 84 después de repescar a las figuras cortadas.

Nef, Goldsmith y Tamegger

GIBRALTAR ESPAÑOL

Gritaban los pilotos españoles, para quienes el briefing del despegue en castellano, se hacía después del de inglés, duraba la mitad y no se acaban de enterar de cuestiones tan importantes como el lugar donde se abriría el start point. La consecuencia fue un descontrol tal que muchos pilotos fueron incapaces de encontrar el start point, fotografiaron otro campo o perdieron tanta altura buscándolo que ya no lograron regresar a la ladera. Ese día las condiciones en el valle eran muy pobres y demasiada gente en poco espacio buscándose la vida. Esa manga era una carrera a Avila, con balizas intermedias: corrales (antes de abrir el start point para ir despejando las aglomeraciones de las térmicas), ir a hacer el start point ya suponía hacerse un cross de ida y vuelta de 15 Km, de modo que necesitabas una hora para despegar, trincar, ir a los corrales y volver justo a tiempo para que abrieran el trapo. 80 Km de prueba que completaron 30 pilotos. La anécdota del día fue la vaca que [illegible] el parapente de Miguel Patón, quien aterrizó a 100 m de la línea del gol. El techo estuvo bajo, 2.800 m. Ganó Bollinger (Advance).

La nueva Advance de competición, una planta nueva y un perfil más rápido.

Al día siguiente, el briefing fue más bilingüe y como lo que cuenta es la mejor plaza en las mangas previas al corte, para quienes fallaron a la primera, todavía les quedaban dos oportunidades para pasar. A diferencia de otras veces, los que tienen acceso directo ya estaban compitiendo desde el primer día y todas las mangas eran de PWC, hasta que cumpliera la 5ª. Así que mientras unos competían con la clara vocación de pasar el corte, otros ya estaban disputándose los puntos en juego para la PWC 95. 90 Km que terminaron 10 pilotos. La mayoría se quedaron después de la 3ª baliza porque el viento del NW ponía difícil esa transición viento en cara. Los primeros, se aprovecharon de unas nubes fantásticas a 3.500 m, con una calle bien clara que venía de la siguiente baliza por el llano. Bollinger se pasó de rápido, volvía el primero y pinchó (para lo que es normal en él) a 3 km del gol. Stiegler tuvo menos prisa, remontó más al ver el percal y regresó cuando todos habían aterrizado. Ganó el suizo Robert Hefti (Xenon) seguido por Bruce Goldsmith (Alto Extreme).

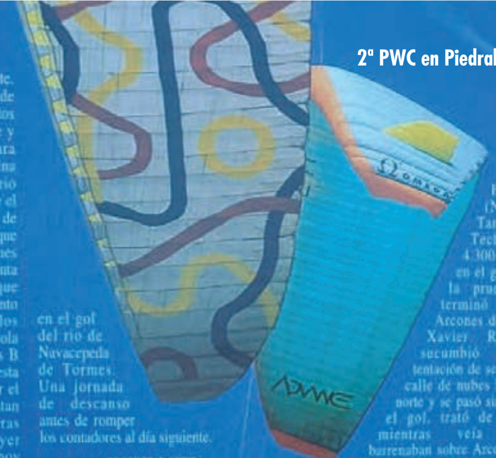
68 Km TRIÁNGULO FAI

Estaba previsto que el oeste desplazase la confluencia al valle de atrás de Peña Negra, la molesta estabilidad del valle de Piedrahita también empujó la prueba hacia Gredos para probar. Y las nubes no fallaron, la brisa del NW permitió que quienes lograron salir de la trampa del valle, hicieran muy buenos techos bajo la calle de nubes que discurría más o menos paralela al segundo tramo del triángulo. La vuelta del cruce de la gasolinera fue otro tramo difícil, con viento de cara, tarde para las condiciones, los pilotos se iban repartiendo camino del puerto. Bollinger comenzó mal la manga, porque estuvo a punto de aterrizar a 50 m del suelo al pie de la ladera de Peña Negra volviendo del start point, ese tiempo ya no lo recuperó. Ganó el suizo Martin Meier, seguido por Bruce Goldsmith. La única chica que llegó fue la japonesa Tanaka. Hubo 10 pilotos en gol, la mayoría fallaron en el start point. El techo (para quienes salieron del valle) estuvo en 3.800 m.

CORTE

Tras la 3ª manga estaba previsto el corte, los 70 primeros más 15 repescados directos más las chicas. Al final, la cosa quedó en 84. La mitad de los inscritos menos uno.

Hans Bollinger, l[illegible] de la PWC 95



2ª PWC en Piedrahíta, 1995.

Y EXPLOTÓ

Piedrahita explotó justo tras el corte. Todos al polvoriento despegue de Peña Negra, pero esta vez, en dos grupos, los "cortados" saldrían más tarde y tratarían de hacer la misma prueba para puntuar en una clasificación paralela. Una hora antes de abrir la ventana, un solitario piloto sale de Lastra del Cano y pasa sobre el despegue con 1.500 m de altura camino de puerto. La brisa de oeste es floja y parece que va a cruzarse del suroeste, las condiciones todavía son pobres y a duras penas se remonta delante del despegue, cuando parece que revienta la inversión en la cara norte, el viento ya se está colando por el puerto y los remolinos, con las rachas de viento de cola son el pavor de los disciplinados pilotos B que esperaron a que salieran todos los A, esta vez no hay que bajar a Piedrahita a hacer el start point y los que logran salir, remontan hasta perderse en la base de las primeras nubes de la convergencia, que si ayer aparecían a medio camino de Gredos, hoy siguen la N-110. "4.100 m y subiendo, se escucha por las radios". 15 Km/h de cola en el despegue y cada veinte minutos, una rachita de lado, justa para los valientes, curiosamente, justo después de que haya pasado algún remolino grande. Se le toma el pulso a los ciclos y termina saliendo todo el mundo a las 18h 30, mientras los más rápidos [illegible] de Villacastín acelerador a tope, los últimos salen más bien de paseo hacia el puerto de Villatoro, plano como el mapa por la altura que se cogía en su lado norte. Llegaron 50 al gol, muchos tuvieron que hacer todo tipo de guarradas porque aunque los últimos 50 Km de la vuelta se los hubieran recorrido sin girar, todavía les sobraba altura. Tom Darder pasó de todo y se llegó hasta Pedraza (cerca de Arcones), 150 Km, sólo y sin [illegible]. De los 142 Km de la prueba, 111 serían de pura ida y vuelta. Seguro que con un start point en el valle, se podría haber planteado un récord del mundo de ida y vuelta de 200 Km, evitando regresar al despegue (por la surada) y terminándolo en Piedrahita. Pero nadie estaba para más starts WC. La manga la ganó el austriaco Walter Holzmüller (Nova). Goldsmith fue 5º.

LASTRA DEL CANO

E[illegible] persiste y tras un día nub[illegible] Lastra, sin térmicas, con viento [illegible] aire [illegible] y calimoso, todos acaban en el gol del río de Navacepeda de Tormes. Una jornada de descanso antes de romper los contadores al día siguiente.

ARCONES Ó SORIA

De nuevo en Lastra, sin nubes pero con el viento algo más del suroeste, mejor actividad, start en Piedrahita que dejó tirado a más de uno al olvidarlo (es que se derivaba tan bien hacia el puerto), por ejemplo Andry Hediger perdió los 2.000 m que tenía y ni siquiera hizo el start, sólo se había pasado un poco, pero ya no volvió.

El puerto, un paseo viento en cola y de premio una incipiente calle de nubes hacia el norte, poco desarrollada pero interminable, no es que estuviera exactamente en la ruta del gol, pero muchos la medioaprovecharon, regresando en zig zag a la N-110, al final, quienes se abrieron al azul del este lograron el gol muy deprisa y en grupo, después de 170 Km de vuelo, seguían en un [illegible] ganó el franco es suizo Bourquin (Nova), en 3h 56 (a 44 Km/h de media). Un minuto detrás [illegible] Nef (Advance), Jimmy Pacher (Nova) y Tammeger. Techos a 4.300 m y 50 en el gol. Pero la prueba no terminó en Arcones del todo. Xavier Remond, sucumbió a la tentación de seguir esa calle de nubes hacia el norte y se pasó sin querer el gol, trató de volver mientras veía cómo barrenaban sobre Arcones los primeros y no pudo. Así que antes de aterrizar viento en cara sin llegar a la línea decidió seguir su vuelo a ver que pasa. Pasó un poco del Burgo de Osma y reconoce que si se hubiera salido con la única intención de hacer distancia, unos cuantos habrían pasado de los 300 Km. Bourquin estaba aterrizado en el gol antes de las 17h. y el día daba hasta las 20h. Antoni Cabiscol voló 190 Km también hacia el norte, desperdició 700 m de altura al enfrentarse al viento y meter orejas para no alejarse de la ctra. N-I de Burgos. De continuar tenía una zona amplia sin pueblos, aunque con el ventarrón, cree que la hubiera pasado sin problemas y esos 200 habrían caído. Seguía encontrando térmicas y aunque era tarde, está convencido de que le quedaba un poco de cuerda. Tampoco sabía cuánto había volado y le faltaba estimado (creía llevar menos Kms). Como la organización no te recogía si te pasabas del gol, tuvo que dormir por allí y volver al día siguiente a dedo y en bus. Agustín Falcón

Esta 2ª Copa del Mundo de Piedrahíta, de la mano de Steve Ham catapultó a la zona de vuelo como la mejor zona de cross de Europa, dejó un récord europeo y mostró su potencial para vuelos de hasta 300 km con techos altos o fenomenales idas y vueltas bajo la convergencia del Sistema Central por la Sierra de Àvila. Después vinieron un Europeo en 1998, que ganó Jimmy Pacher y el trágico Mundial del 2011, que ganó Charles Cazaux.
La PWC no ha vuelto a Piedrahita, salvo para una Pre-PWC en 2018. Artículo de la revista Parapente nº 27, fotos: Mario Arqué.

Cursos de vuelo en térmica

fue más pícaro. También se pasó el gol, cerca de 180 Km al final, pero lo acercaron a Arcones y volvió con la recogida. Javier Gavilán voló 160 Km. Y más de cien con más de cien. Ramón Morillas y su chica se hicieron un nuevo récord de España en tandem, 92 Km hasta más allá de Villacastín con un Ben-Hur monoplaza de competición de 35 m².

LAS MAQUINAS

Ver los prototipos que llevan los pilotos oficiales de las casas más punteras echa p'atrás al más pintado que llegue a la PWC con ilusión por puntuar.

Según Xavier Rémond, hay 3 velas especiales que andan más que las demás, son los protos de Advance, los de Bollinger y Nef.

La trifulca sigue en el despegue. El chiringuito está casi listo, pero la cerca que lo rodea era de alambre de espino. Un cambiaron.

FOTO: ANTONIO FERREIRA

UNA MAS

Se habían volado mangas suficientes para la PWC, así que la última sería solo para la general de Piedrahita. Una prueba corta para un día malillo. Gol en Horcajo, nadie lo completó y el mejor hizo 15 Km llegando al pie del pueblo. El viento del sur pillaba de lado y el llano no tiraba apenas derivando demasiado.

el Pro Design de Stiegler y los protos de Xenon. En cuanto a prestaciones, luego estarían las alas especiales de competición, pero que parten de una vela normal y simplemente tienen cuerdas finas más largas, que cumbian la bóveda y tal vez las torsiones de la vela, con trims y aceleradores más largos. Por último, las velas de serie de competición, la diferencia entre los tres escalones es muy apreciable.

Cuando todos truncan las puntas y hacen alas más cuadrangulares siguiendo los dictados de Robert Graham, este, da un golpe de efecto y vuelve a hacer una vela elíptica muy afilada, más alargada y con el extradós más liso si cabe. Luego cada piloto acomoda ese monstruo a su gusto para que gire y corra mejor. Por ejemplo Bollinger se hizo una silla especial, sin protección rígida, con las bandas muy cortas que parten directamente de los laterales de la silla, donde un sistema metálico permite variar ligeramente el centro de gravedad del piloto para volar más tumbado o incorporado. La silla es muy envolvente por los lados y permite de un modo extraordinario el pilotaje a la tabla (anclaje superbajo), el paracas, detrás del culo y el lastre sobre el vientre, fijado directamente a los mosquetones de las cintas de las piernas para no perjudicar los movimientos en la silla. Siempre vuela muy tumbado y el acelerador podéis imaginaros como le hace correr. Técnicamente era lo más distinto. Hausi no dejaba que nadie se acercase a tocar y chafardear su vela o a fotografiarla de cerca con intenciones japonesas.

COPA DEL MUNDO PIEDRAHITA

US Voiles Thunder. Una de las alas más alargadas que volaron en Piedrahita. No sólo en los colores recuerda la Pro Design de Stiegler.

Ity probó en el Astir las costillas transversales (da más rigidez y tensión al ala), unos cuantos protos de UP y algunos Junkers Vento muy alargados. Energys de Edel un poco diferentes y poca cosa más entre las alas de competición. 5 marcas con mucha presencia (Nova, Edel, Airwave, UP y Advance) y el resto testimonial.

Vuelven los Falhawk, dos modelos, Aruba y Apex E, ambos con costillas transversales, intercajones anchos, y pocas líneas.

Tanaka, Nanou y Kat, como maestro de ceremonias, Steve Ham.

¿Fumas? La extraña vela checa 3TP. Jimi Pacher a la derecha.

PWC PIEDRAHITA Clasificación final

1	BRUCE GOLDSMITH	INGLATERRA	AIRWAVE ALTO EXTREME	3.781
2	CHRISTIAN TAMEGGER	AUSTRIA	EDEL ENERGY	3.422
3	HANS BOLLINGER	SUIZA	ADVANCE	3.374
4	OLIVIER NEF	SUIZA	ADVANCE	3.373
5	JULIEN ANDREY	SUIZA	NOVA XENON	3.251
28	JOSE DIAZ	ESPAÑA	NOVA XENON	2.653
32	BORJA RODRIGUEZ	ESPAÑA	AIRWAVE ALTO EXTREME	2.554
61	XEVI BONET	ESPAÑA	SWING MINOA 29+2C E	1.981
25	NANOU BERGER	FRANCIA	ADVANCE OMEGA 3	3.134
31	MIYUKI TANAKA	JAPON	NOVA XENON	2.584

GANADOR PWC 95

1	HANS BOLLINGER	SUIZA	ADVANCE	1.250
2	WALTER HOLZMULLER	AUSTRIA	NOVA XENON	762
3	OLIVIER NEF	SUIZA	ADVANCE	755
4	STEFAN STIEGLER	AUSTRIA	PRO DESIGN	754
5	CHRISTIAN TAMEGGER	AUSTRIA	EDEL ENERGY	650

allí mismo, se acababa de pasar a una Xenon y mostró de pronto su gran potencial. La prueba de Brasil la usó para desarrollar la confianza suficiente que le permitiría ganar su 1ª manga de una Copa del Mundo en Venezuela, unas semanas más tarde. En esta ocasión, el evento de Venezuela defraudó, pues sólo se volaron 2 mangas. Tal vez eso desanimara a los organizadores locales, ya que desde entonces la Copa del Mundo no ha regresado allí. *Y las situación social y de inseguridad en ciertas áreas urbanas de la zona de vuelo, se ha vuelto más peligrosa (asaltos a los pilotos, etc), especialmente en los últimos años.*

Esa temporada fue seguramente una en las que más pruebas internacionales de la Copa del Mundo se hayan celebrado. Después de Venezuela, el circo se trasladó a Italia, para un gran evento en el famoso sitio de Cornizzolo, y de allí los infatigables hicieron las maletas para Linzhou, en China. Los que tomaron parte, dijeron que había sido el mayor evento de la Copa del Mundo de la historia, en cuya ceremonia inaugural tomó parte ¡un millón de personas! Tan sólo podemos preguntarnos qué pensaría toda esa gente de nuestro exótico pasatiempo, pero lo que está claro es que impresionó a los pilotos. Otro recuerdo que quedó grabado en la memoria de los que estuvieron en Linzhou fueron los conductores de la recogida. Un día que se canceló, a los pilotos les bajaron en camiones conducidos por personas para las que la noción de freno motor era desconocida. De hecho, la mayoría optaba por dejar el vehículo en punto muerto y rezar para que los frenos no dejaran de hacer su trabajo en la empinadísima y sinuosa carretera del despegue, en la que había una caída a plomo por uno de los lados. Varios pilotos juraron no volver a bajar de nuevo esa montaña en un vehículo, independientemente de las alternativas.

Piedrahíta Copa del Mundo de 1997. Vuelo en dirección al puerto de Tornabacas desde Peña Negra. Ese día, el vuelo terminó al ocaso a 140 km pasado Plasencia. Foto: Martin Scheel.

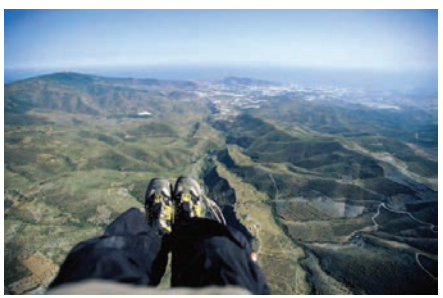
De regreso en Europa, la Copa del Mundo viajó a Piedrahíta para un satisfactorio evento de 5 mangas. El director de competición, Steve Ham, abrió incluso nuevo territorio al poner, un día con una previsión meteorológica especialmente pesimista, una manga de distancia abierta sobre un eje. Y más tarde seguro que se arrepintió de su decisión, pues el día comenzó a funcionar poco a poco y los pilotos acabaron desperdigados por toda Extremadura, a distancias de hasta 140 kilómetros del despegue, pasando por la cara norte de Gredos antes de cruzar Plasencia y seguir hacia el oeste. El día acabó con unas recogidas interminables y controversia, pues se sospechaba que algunos pilotos habían volado hasta después de la puesta de sol. El evento lo ganó John Pendry y sirvió para recordar a quienes pudieran haberlo olvidado que era uno a los que habría que tener en cuenta para el Campeonato del Mundo de Castejón de Sos unas pocas semanas después.

Louise Crandal había logrado encontrar patrocinio de Land Rover y esa temporada paseaba su 110 por las competiciones. En Piedrahíta, su vehículo se vio envuelto en un incidente. Como solía hacer, Louise estaba durmiendo en el vehículo durante el campeonato, y tenía la bicicleta candada en la rejilla delantera. Una noche se despertó con el ruido de alguien hurgando en la bici y vio fugazmente al culpable huyendo con ella. Siempre rápida tomando decisiones, se lanzó a perseguirle con el Land Rover y cuando vio a una persona saltar dentro de un coche y salir a toda prisa, embistió a ese coche con el contundente parachoques de su 4x4. El coche que huía se volvió medio metro más corto al quedarse acuñado entre el Landy de Louise y el coche de otro piloto. Los ladrones de la bici se dieron a la fuga, pero ya sin su coche, y la policía encontró la bici y se la devolvió a Louise unos días más tarde.

Remolino en Piedrahíta, como sucede también en Owens Valley, los remolinos parece que son un rasgo distintivo de las buenas zonas para vuelo de cross. Foto: Martin Scheel.

Despegue de Cauchiles, arriba en Sierra Nevada (Granada), es uno de los únicos lugares del mundo en el que puedes estar volando en unas condiciones térmicas alpinas de alta montaña, con techo altos y térmicas fantásticas y de repente, ponerte a hacer un planeo de 20 km (desde el Pico Veleta), hasta el mar. Sobrevolando las Alpujarras, dejando atrás la montaña más alta de la Península Ibérica (Mulhacén), para planear en un aire tranquilo y un desnivel absoluto de casi 4.000 m. Copa del Mundo de Sierra Nevada 1996. Fotos: Mario Arqué.

Peter Lüthi despega con su flamante prototipo de Nova, patrocinado por FDI (sponsor general del equipo Nova) y RIFLE (sponsor particular), en Verbier 1999. Foto Martin Scheel.



Arriba: **planeo desde Sierra Nevada hasta el mar.**
Derecha: **Los suecos Peter Brinkeby y Pernilla Hammer, durante el paseo tras pinchar antes de cruzar Villatoro, en Piedrahita (Ávila), 1995. Fotos del autor.**

El Equipo alemán en 1995, reconozco a Torstel Siegel, Peter Hensold "Stabs" Hüglin, Michi Hartman y Harmut Rocker. Hartman y Siegel siguen activos en la industria del parapente, el primero como diseñador de Swing y Torsten como piloto de pruebas y colaborador en el diseño de Gin Gliders. Foto del autor.

Arriba: Salida simultánea en Loma Lisa, La Victoria (Venezuela), Copa del Mundo 1995. Un lugar formidable para hacer competiciones y vuelos de distancia, que lamentablemente se ha visto muy cercenado, por las limitaciones que impone el espacio aéreo controlado de la base militar del Lago de Valencia y por la deteriorada situación económica y social de los entornos urbanos de las mayores poblaciones de la zona, lo que ha incrementado la inseguridad en los aterrizajes cerca de las poblaciones e incluso en el mismo despegue. Fotos Gabriel Cañada y Martin Scheel.

Mundial de Castejón de Sos 1997

Cuando los pilotos viajaban hacia el norte, desde Piedrahíta a Castejón de Sos, los niveles de aprehensión fueron subiendo paulatinamente. En lo que más tarde sería visto como un intento con éxito de estrategia de contaminación, varios de los pilotos favoritos habían estado comentando con terror mal disimulado sobre las condiciones de Castejón, empleando términos como «hay gente que se va a matar ahí», etc. Luego resultó que el campeonato sí tuvo condiciones fuertes, y un número de lanzamientos de paracaídas y rescates sin precedentes, pero el peor recuerdo que me llevé a casa fueron los tristes intentos de algunos equipos de usar por motivos estratégicos el punto del reglamento que permitía compensar a aquellos pilotos que aterrizaban para asistir a pilotos accidentados. La ceremonia de entrega de premios se vio deslucida por ello, pues algunos equipos abuchearon y lanzaron agua a otros durante la misma.

También tuvimos que lamentar el accidente de una piloto asiática en las jornadas previas a la competición y la muerte de otro piloto español no participante, que acudió a ver el mundial e hizo una barrena en la que se destrimó el trim exterior de la vela y no sacó la barrena hasta el suelo.

Hubo 8 mangas de entre 54 y 105 km, en las que llegaron entre 17 y 89 pilotos a gol (salvo una en que no llegó nadie y se volaron 50 km).

Hubo una salida simultánea en Liri y el resto fue con start fotográfico.

El austriaco Walter Holzmüller voló increíblemente bien su Nova Xpert, y únicamente un movimiento inteligente de John Pendry el penúltimo día apeó a Walter de lo más alto del podium. La historia de lo que sucedió ese último día de la competición es la siguiente:

La manga transcurría primero hacia el sur y este y luego regresaba para ir al norte, a Benasque y vuelta. Pero cuando los pilotos estaban yendo por Castanesa, las condiciones se habían estropeado hasta tal punto que cualquier cresta que descendiera tenía grupos de pilotos girando y tratando de no aterrizar. Ceo que la mayoría de nosotros seguía pensando que era cuestión de rodear por el oeste el Gallinero, pero John iba un paso por delante. No sólo se había dado cuenta de que las condiciones se habían acabado y de que quien aterrrizara más cerca de la baliza habría ganado el día (pues eso lo sabíamos todos), sino que él también sabía que la distancia más corta hasta la baliza era en línea recta hacia la Maladeta. John había visto el valle estrecho de Castanesa que apuntaba directamente a Benasque, sólo que con el bajo techo de nubes que había, ese valle era un callejón sin salida. Así que se quedó haciendo ladera en el espolón de Denui esperando a que el resto de nosotros perdiera la paciencia y partiera en planeos en aire muerto casi perpendiculares a la trayectoria de la manga, hacia La Tuqueta. Y cuando casi todos se habían ido, él planeó hacia el interior del valle de Fonxanina (sin salida) y voló 5 kilómetros más que su grupo (solo 3 llegaron a Benasque), pero eso bastó para asegurarse el 1er. puesto. Además, hizo todos los goles que se completaron.

Hasta el 6º día fue Walter Hollzmüller quien lideraba, con 500 puntos de ventaja. Había volado de forma magistral sin ganar mangas pero sin bajar de 900. Falló al lanzarse junto a Brinkeby yendo en cabeza, volviendo por la Tuqueta y pincharon en la ladera.

Pendry, además de esa manga marginal, reconoce que tuvo otro día clave. Se quedó solo volviendo de Serraduy y decidió ir por el barlovento del Turbón, cuando el mejor camino de vuelta era el sotavento. Eso le retrasó, pero volvió, tomó el camino correcto y llegó a gol.

El mejor español en el mundial 97 fue Carlos Izquierdo (puesto 21º).

La llegada al gol de Castejón debía hacerse con menos de 300 m. ¿Y cómo iban a controlarlo sin GPS?, pues con un obervador con prismáticos situado en el despegue de Rials (a 300 m encima del gol). Otro elemento para cronometrar la llegada al gol era un palo con una cuerda atada al suelo en ángulo. Debajo de la cuerda, tumbado en el suelo se situaba un juez, quien así veía el momento justo en que el piloto cruzaba la línea (la cuerda). Solo quedaría tomarle el dorsal, el tiempo y cuadrar luego la lista de dorsales y tiempos entre las varias personas que iban haciendo la captura de goles simultáneamente.

Los primeros días, el equipo español rozó la gloria y se llevó las mayores decepciones también. Era una manga grandiosa, tocaba ir hasta la Peña Montañesa, para regresar rodeando el Cotiella por el oeste y entrar en el valle de nuevo por Plan. Jugaban con ventaja al conocer la zona. Raúl Rodríguez iba delante pero tuvo una plegada a 50 m que lo llevó al suelo, justo antes de cruzar la línea del gol, al quedar sotaventado por la fila de chopos en el campo de la Lleba. Entraba "picado" con Bruce Goldsmith, viéndose ganar la manga.

Daniel Crespo también caía (ileso) en Abedules, en autorrotación durante el planeo final sobre la Sierra de Chía, no logró tirar el paracaídas. Si sumamos la anulación de la foto de la baliza de Bielsa (cerca del Monte Perdido) a Raúl, en la manga de ida y vuelta, resultó ser un inicio prometedor por el rendimiento español, pero frustrante por esa suma de incidentes. A Daniel otro día le restaron su buen tiempo en gol por llegar a más de 300 m, por una reclamación del equipo inglés.

Las fotos y goles crearon controversias. Hubo 11 protestas (la mayoría contra otros pilotos), en lugar de ser quejas sobre los puntos propios.

Y seguimos en la Copa del Mundo 97

A la Copa del Mundo 1997 todavía le faltaban dos eventos, uno en Francia, en Morzine, y el otro en Eslovenia, y cuando acabó la temporada volvió a emerger victorioso Jimmy Pacher. Jimmy se había pasado recientemente a Edel y los modelos del Sector de entonces, diseñados por Gin estaban entre las pocas velas capaces de disputarle el dominio a Nova. Un piloto nuevo de los que empezó a atraer la atención fue el suizo Kari Eisenhut, quien a pesar de su juventud y su limitada experiencia, volaba de manera muy independiente. Kari ganaría más adelante el Campeonato de Europa del 2000, celebrado en la localidad alemana de Garmisch Partenkirchen. Otra notoriedad de la temporada del 97 fue que se volaron una cantidad de mangas récord: ¡26!

Primeros Juegos aéreos mundiales (WAG) en Turquía

1997 fue además el año de los primeros Juegos Aéreos Mundiales, dentro de los cuales había también competición de distancia en parapente. El monumental evento tuvo lugar en Turquía, y el parapente en concreto en Denizli y Pamukkale, varias horas tierra adentro desde Izmir. Por lo que recuerdo, los pilotos disfrutaron del evento, y uno de los motivos no fue otro que las condiciones, que fueron fuertes y comprometidas. El último día de la competición, Peter Brinkeby tuvo la madre de todos los accidentes de los que se pueda salir vivo, pues le pilló una turbonada cuando llegaba a gol.

El británico Hugh Miller, quien más tarde se convertiría en editor y luego en propietario de la revista Cross Country, ganó el evento con

El austríaco Stephan Stiegler fue Campeón del Mundo en Kitakyushu (Japón) en 1995, volando una Pro-Design High 68. Hoy en día es el diseñador de su propia marca de parapentes Air Design. Stiegler ganó la 1ª manga y mantuvo el liderazgo hasta el final, por delante del suizo Hans Bollinger (2º) y del británico Jocky Sanderson (3º). Foto: archivo Perfils.

En 1998 bajar en skateboard estaba de moda entre los pilotos. Era especialmente popular el descenso desde la estación de esquí de Solynieve, en Sierra Nevada, hasta Granada. El noruego Stein Tore Erdal no tenía tabla de skate, así que lo hizo con patines en línea y durante la bajada perdió todas las ruedas de un patín. Ningún problema: continuó bajando con un solo patín. La imagen muestra a la suiza Nicole Nussbaum en Sierra Nevada. Foto Martin Scheel/azoom.ch

El suizo Kari Eisenhut, vencedor, entre otras cosas, del Campeonato de Europa de 2000 en Garmisch Partenkirchen (Alemania). Durante muchos años, Kari se ha ocupado de las actividades del equipo de competición de Advance y ha dirigido al grupo de pilotos de pruebas que desarrollan las velas de la marca. Foto Martin Scheel/azoom.ch

Arriba: Raúl Rodríguez haciendo de las suyas en Bright (Australia) en 1998. Desde el Mundial del Castejón de Sos del año anterior volaba con una UP Escape. Foto Martin Scheel/azoom.ch

Abajo: En esta otra foto está sobre Cenes de la Vega (Granada), el mismo año y con la misma vela, también volando boca abajo. El del ala verde de la derecha es Richard Gallon en Saint Hilaire (Francia), quien también voló con UP durante muchos años y a quien le gustaba la acrobacia tanto como a Raúl. Ambos coincidirían más tarde en el Equipo SAT y el tiempo los ha vuelto a unir en 2012 para asociarse en el desarrollo de las velas de acrobacia de sus respectivas marcas: RR Acrowings y AirG. Fotos Mario Arqué.

La francesa Sandie Cochepain se prepara para una manga en Australia en 1998. Fue la siguiente campeona francesa que destacó a nivel internacional, siguiendo la saga de Nanou Berger. Lleva dos cámaras por si acaso, pues entonces aun había que sacar fotos de las balizas para demostrar haber pasado por ellas. Foto Martin Scheel/azoom.ch

Mirando un eclipse de sol en Morzine, Francia. Las gafas apiladas daban una imagen más clara que usando dos CDs superpuestos. Foto Christa Texler.

una Nexon de Nova, igual que había ganado el evento previo en el mismo lugar el año anterior.

Aparte de las velas de Nova, que seguían teniendo una fuerte presencia en los cielos, las velas a destacar de esa temporada fueron la Edel Sector TX y los prototipos de la XMX de Airwave. Los prototipos de la Escape de UP trataban de encontrar un buen equilibrio entre seguridad y prestaciones, hasta el punto de que recuerdo una vela volada por Stephan Stiegler a la que había destensado el borde de fuga de manera más bien rústica a base de hacerle un corte a cada cajón en dirección al borde de ataque de unos 30 cms, tanto en extradós como en intradós, y luego había cerrado los huecos con cinta adhesiva. Las velas de Airwave tenían pinta de ser delicadas en situaciones difíciles, pero prestaciones tenían, como los prototipos de Advance volados entre otros por el suizo Michi Steinbach. Michi apenas llevaba un par de años volando, pero era muy consistente, tenía destreza con la acrobacia y era uno de esos talentos raros, hasta el punto de que todo le debía de resultar demasiado fácil, porque pronto desapareció del panorama por completo.

Promesas rotas en el hemisferio sur

La temporada 1998 de la Copa del Mundo comenzó en Bright, Australia. El tiempo no cooperó mucho y únicamente se volaron 2 mangas, pero al menos el director de la competición prometió a los pilotos que el dinero que se ahorró iría destinado a organizar el próximo evento y que ofrecería más cosas. Seguimos esperando hasta la fecha, pero así es la vida a veces. Peter Brinkeby, quien a duras penas podía caminar tras su accidente en Turquía seis meses antes en que se rompió las dos piernas, llegó cojeando al despegue el primer día. Era la primera vez que volaba desde su accidente y ¡ganó la manga!

De vuelta en Europa, el juego continuó en Fiesch, Suiza, con unas de las mangas más veloces que hubiéramos visto. Hubo varias anécdotas destacables en ese evento, una de las cuales fue que Peter Brinkeby perdiera una cara cámara de vídeo que le habían prestado, y todo porque se rompió el cordino con el que la llevaba atada. Se vio teniendo que rascar en un barranco muy turbulento y, fiel a su manera de ser, decidió que eso tenía que grabarlo en vídeo para la posteridad. En un momento particularmente violento tuvo que soltar la cámara para pilotar la vela y el cordino de parapente con el que la llevaba asegurada no aguantó. El propietario de la cámara, un comercial británico empleado por la asociación de la Copa del Mundo para mejorar la presencia de nuestro deporte en los medios de gran audiencia, no tuvo más remedio que apechugar con ello.

Un joven piloto noruego que había adquirido el hábito de lanzar el paracaídas en cada manga, descubrió que el servicio suizo de rescate en montaña no tenía mucho tiempo para sacar con cuidado las velas de los árboles. Sencillamente, cortaban todos los cordinos y la vela ¡salía en seguida! El piloto se pasó el resto del campeonato haciendo cordinos nuevos en el camping del lugar, con lo que se ahorró al menos tener que lanzar el paracaídas unas cuantas veces más.

El evento de Fiesch fue por desgracia la última competición internacional importante que recuerdo en la que voláramos una carrera a gol con despegue simultáneo. Una pena, pues dichas carreras añaden otra emoción a nuestro deporte. Pero con las modas no se discute.

La notoria Firebird Cult se había presentado el año anterior y se ganó rápidamente fama de rendimiento, asociado con, digamos, características de vuelo exigentes. Su planta era muy cuadrangular y bastante alargada, nada que ver con la forma elíptica del Navajo.

Las Cult las volaban, entre otros, el alemán Stefan «Stabs» Hüglin y Robbie Whittall. Stabs ya había destacado la temporada anterior al ganar un par de mangas volando a su estilo, es decir, a muerte, y llegó a las laderas del Valais con ganas de venganza. En otro orden de cosas, se ha especulado a menudo con que la Cult fue un catalizador importante en el empuje para convertir todas las competiciones de parapente en pruebas de clase Serial, la conocida como iniciativa Fórmula 1, liderada por Robbie Whittall y Bruce Goldsmith en los años siguientes. La aparición más o menos en esa época de velas como la Edel Sector TX4, que sería remplazada luego por la Gin Boomerang, demostró por suerte que era posible empezar a fabricar velas de clase Open competitivas y de gran rendimiento, que no acababan con la vida de sus pilotos a la primera de cambio.

El Campeonato de Europa de ese año tuvo lugar en Piedrahíta y estuvo plagado de accidentes trágicos. Uno de ellos puso fuera de combate durante bastantes años a un piloto francés que era una joven promesa, y unos días después, una colisión aérea sobre el despegue, cuando éste estaba congestionado, acabó con un piloto muerto y otro con lesiones medulares. Con frecuencia se ha dicho que a los pilotos les gusta ir a Piedrahíta porque, entre otras cosas, es una zona de vuelo relativamente segura, pero yo me arriesgaría a decir que las estadísticas contradicen esta opinión. Eso no cambia el hecho de que me encante el sitio y sea fabuloso para hacer distancia.

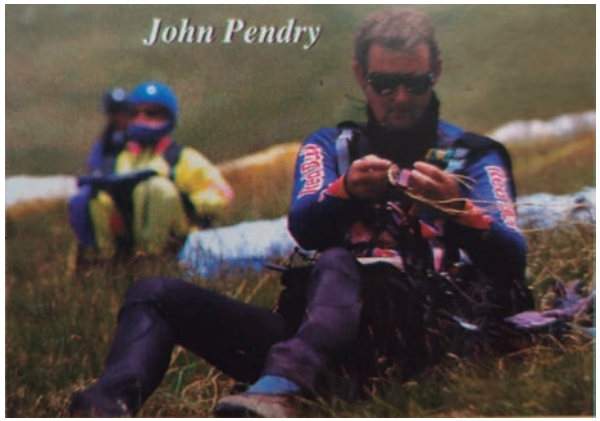
El evento lo ganó Jimmy Pacher, quien se apuntó otro grande en su palmarés, con lo que a esas alturas ya había ganado ¡dos europeos y dos Copas del Mundo! Y entre las chicas, la francesa Sandie Cochepain, quien había vivido a la sombra de sus compatriotas Nanou Bergér y Claire Bernier, por fin despuntó y se llevó el puesto más alto del podium femenino.

En 2º lugar de la general en el Europeo de Piedrahíta quedó un discreto, modesto y encantador joven suizo llamado Peter Lüthi, quien sin duda sintió que ese título podía haber acabado en sus manos, pero lo compensó ese mismo año llevándose la general de la Copa del Mundo.

En cuanto a las velas, todos los ojos estaban puestos en el japonés Kaoru «Oggi» Ogisawa, pues volaba con una vela completamente nueva de la que nadie sabía ni siquiera quién era el fabricante. En un estabilo ponía Boomerang, pero, aparte de que iba realmente bien, eso era todo lo que se sabía. Fue la primera vela que sacó Gin Seok con Gin Gliders, inicio de una saga que ha durado hasta nuestros días.

Húmedo y salvaje en Austria 1999

El Mundial de 1999 estaba programado para disputarse en las famosas zonas austriacas que rodean el valle de Pinzgau. El evento fue un desastre a casi todos los niveles, aunque como se voló tan poco, al menos logramos que pasaran las dos semanas sin que se produjeran víctimas. Me gustaría poder atribuir eso a la sensatez manifestada por los organizadores, pero por desgracia hicieron lo que pudieron para poner nuestras vidas en juego en cada ocasión. Plagados por mal tiempo casi desde el comienzo, comenzaron rápidamente a presionar muchísimo para poner mangas incluso en días que era evidente que



John Pendry fue Campeón del Mundo de parapente en 1997 en Castejón de Sos (a sus 40 años). Logrando así, igualar el doblete de su compatriota Robbie Whittall, quien también había sido Campeón del Mundo de parapente después de haberlo sido en ala delta dos años antes (lo fue en delta en Fiesch 89 y en parapente en Digne 91), a Pendry le tomó 12 años conseguirlo (lo fue en delta en Kossen 85 y en parapente en Castejón 97), aunque apenas llevaba volando en parapente 8 años. Después de ganar este Mundial, dejó la competición para montar una escuela de kitesurf en la costa francesa.

En la foto, Pendry despegando desde debajo de la carretera en Piedrahíta, pocas semanas antes del Mundial de Castejón, en la Copa del Mundo de Piedrahíta, que por cierto ganó también. Le gustaba despegar desde debajo de la carretera para tener más espacio para correr y poder elegir el mejor momento para salir, ya que la carretera era (y sigue siendo) un peligro los días con poco viento.

Fotos: Mario Arqué, del archivo de la revista Parapente / Editorial Perfils.

El Mundial de Castejón de Sos fue agridulce para el equipo español. Jugaban en casa y tuvieron un gran arrojo y una ventaja importante al principio. Pero en la 4ª manga (la más larga del campeonato), con un circuito fantástico yendo hasta la Peña Montañesa para regresar sobre el Cotiella hacia el puerto de Sahún y entrar de nuevo al valle para hacer gol en el campo de la Lleba, Raúl Rodríguez lideraba la manga al ser uno de los primeros en lanzarse a cruzar el Cotiella desde la Peña Montañesa y mantuvo esa ventaja hasta el final, en que llegando de forma reñida con Bruce Goldsmith, Raúl seguía pisando el acelerador hasta el final y tuvo una plegada frontal a 50 m de altura sobre el campo mismo del gol y se fue al suelo con su UP Escape, a escasos metros antes de pasar la línea de meta. Plegada causada por la brisa y la fila de chopos que tiene el campo delante, sin lograr cruzar la línea malogrando una victoria segura en la manga reina de aquel mundial, lo que aprovechó Goldsmith para ganar la manga.

Daniel Crespo, quien también iba con ellos en cabeza de la manga ese día y estaba 2º de la general tras la 3ª manga, también se fue al suelo, en la zona de Abedules, un par de kms antes del gol, por otra plegada con corbata un poco antes durante ese mismo planeo final. Por lo tanto, el equipo español, que podía haber mantenido sus opciones a medio Mundial, se vio relegado y con la moral tocada.

Al día siguiente, ida y vuelta a Bielsa, en dirección al Monte Perdido y tras la queja de algunos pilotos, Mariano Ucedo volvió a revisar las fotos de Raúl y no le dieron por buena su baliza de Bielsa. Otro día, le quitaron el tiempo de gol a Daniel Crespo por haber cruzado la línea por encima de los 300 m, a raiz de una reclamación del equipo inglés, el cual se beneficiaba de la información privilegiada que les daba Sara Ferguson, quien formaba parte del equipo de jueces. Steve Ham se avergonzaba de ver como en el briefing de su equipo, se buscase todo tipo de tretas para perjudicar a los equipos rivales.

Los primeros días Walter Holzmuller y Peter Brinkeby lideraban destacados volando de forma agresiva hasta que pincharon.

John Pendry fue en general más lento, pero regular e inteligente.

En la foto una Frex Spark y una ProDesign Max en el gol.

Fotos: Mario Arqué. Archivo revista Parapente / Editorial Perfils.

Pero el campeonato fue un éxito, disputado del 13 al 25 de Julio de 1997, tuvo buenas condiciones (sin ser las mejores) y se hicieron circuitos que nunca antes se habían visto y que no se volverían a ver en muchos años. 8 mangas con recorridos de hasta 104 km. 180 pilotos, de 34 países. Solo un día nadie logró hacer gol, las pruebas las elegía Gerardo Bielsa (pionero de la zona), con la ayuda del comité de pilotos. Hubo accidentes, con algunos pilotos sin el nivel suficiente para la zona y las condiciones. Con dos días críticos (con 8 paracaídas de emergencia en total). También faltó deportividad por parte de algunos pilotos y equipos, con muchísimas protestas, buscando siempre la ventaja o perjudicar a los rivales. A Raúl le bajaron 100 puestos en la general al rechazar su foto, al haber fotografiado la piscina en lugar del campanario de Bielsa. La piscina era la baliza que figuraba en la lista de balizas, aunque se cambió en el briefing. Otros 11 pilotos también la tenían mal, pero a estos se la dieron por buena por estar la reclamación fuera de plazo. Raúl fue el primero al que se lo revisaron (en plazo) y a él si que se la quitaron. Este hecho benefició especialmente al equipo suizo. El final también estuvo plagado de reclamaciones cuando algunos pilotos pincharon y pretendían que se les bonificase porque supuestamente habían bajado a ayudar a un piloto accidentado que lanzó el paracaídas en la zona de Benasque. Este hecho causó abucheos durante el acto de premiación.

Cuatro campeones del Mundo en Castejón 1997. De izquierda a derecha: Robbie Whittall (campeón en Digne 91), Hans Bollinger (Verbier 93), Stephan Stiegler (Japón 95) y John Pendry (Castejón 97). Foto: Mario Arqué.

"Policia" del aire, sobre Pedras Blancas, Mundial de Castejón 1997. Foto: Mario Arqué. Se identifica por la cinta roja en el centro de la vela.

Xevi Bonet y su Windtech Chronos, Mundial de Castejón 1997. Fotos: Mario Arqué.

John Pendry y su Airwave XMX.

Robbie Whittall y su Firebird Cult.

Daniel Crespo, Basilio Silva, Carlos Izquierdo y Raúl Rodríguez, faltan en la foto: Xevi Bonet, Puri Almansa y Madita Serrano.

Jordi Salvat (director de competición).

Salvador Mogas (organizador).

no eran seguros, y muchos pilotos contaron historias de horror, sobre todo de una manga concreta. Esto fue antes de que Xavier Murillo introdujera el sistema de Nivel 1, 2 y 3, en el que los competidores pueden usar la radio para comentar las condiciones durante el vuelo, y muchos sintieron que sus llamadas para que se apiadaran de ellos se ignoraron de una manera irresponsable.

El propio Xavier Murillo, en un campeonato francés y tras una prueba peligrosa, había hecho un llamamiento dirigido a los organizadores en general diciéndoles: "Por favor, protegedme de mi mismo".

En Pingzau caían chaparrones por todos lados y los vientos que soplaban debido a esa extrema inestabilidad eran fuertes e impredecibles. Recuerdo que nuestra recién coronada campeona de Europa Sandie Cochepain se vio atrapada en una especie de convergencia de turbonadas cerca del paso de Thurn y que se pasó 20 minutos cobrando, hasta el punto de que llegó a vomitar en el aire, bien de miedo o de mareo por los meneos, o por una mezcla de ambas cosas. Sandie de cobarde no tiene un pelo, y uno de mis compañeros de equipo al que le pilló esa misma masa de aire, me confirmó que las condiciones eran brutales.

Al final, sólo se volaron dos mangas en ese mundial, y como una regla estipula que un evento de Categoría 1 necesita al menos 4 mangas puntuables, este campeonato no se dio por válido.

La Copa del Mundo del 99 comenzó en Argentina, en La Cumbre, con un evento organizado por Andi Hediger para commemorar la reciente muerte de su novia. Era la primera vez que la Copa del Mundo visitaba Argentina y, a pesar de las desfavorables condiciones meteorológicas, creo que los pilotos apreciaron la experiencia. Una jornada concreta es muy probable que haya quedado grabada en las memorias de los presentes: el día que que subimos al despegue a caballo. Andi se las había apañado para reunir más de 200 caballos y subir a 140 pilotos y sus velas hasta lo alto de una montaña poco usada detrás de la ladera del despegue principal, una azaña logística en sí misma. Evidentemente, muchos pilotos no se habían montado nunca en un caballo, y el espectáculo fue digno de contemplarse.

En La Cumbre sólo puntuaron 3 mangas, decepcionante después de lo buena que había sido la semana anterior, en la que voló el nacional argentino. La prueba de la Copa del Mundo la ganó el austriaco Stephan Stiegler, por delante del alemán Toni Bender y del venezolano/español Daniel Crespo, quienes empataron en 2º lugar, y 4º fue el también español Xevi Bonet. Soprendentemente, la danesa Louise Crandal no subió al podium en esta prueba, y eso que acababa de ganar el nacional argentino absoluto, por delante de todos los chicos. La victoria en la Copa del Mundo se la llevó la suiza Nicole Nussbaum.

Otro mal recuerdo de la competición cercana del Bolsón fueros los aterrizaje con ventarrón. Los pilotos se daban revolcones inhumanos, arrastrados con la vela por el suelo durante decenas de metros. El viento que caía de los Andes era fortísimo y los pilotos discutían sobre cual era el mejor modo de bajar y anular la vela en el suelo en estos casos. Félix Rodríguez se accidentó por ello (se rompió la espalda) y llegó a andar para buscar ayuda, lo encontraron ya desfalleciendo.

Después de La Cumbre hubo un largo parón de invierno/primavera, antes de que el circo continuara en Lecco, al este de Como, en los Alpes italianos. La competición recibió el nombre de la montaña

desde la que se despega, Monte Cornizzolo, y en ella se volaron 4 buenas mangas. Este evento tuvo lugar en plena controversia sobre la clase Serial, y pilotos como Bruce Goldsmith y Robbie Whittall, optaron por competir con un parapente homologado: el Protón, de la recién nacida Ozone Gliders. No creo que el Protón fuera muy competitivo, pues Robbie acabó en el puesto 35º, eso sí, el 1º de los que volaban velas Serial, pero en cualquier caso llamaron la atención y volar junto a Robbie, quien iba con una vela de menos prestaciones, era aleccionador, pues nunca le había visto volar con más dedicación. Dicho sea de paso, si el Protón era indicativo de cómo serían las cosas en la clase Serial, me pareció que entonces no se ganó mucho desde el punto de vista de la seguridad pues, cuando se desarmaba, esa vela también les daba lo suyo a los pilotos y tras cada transición llegaban más bajos y tenían que pelear más cerca del relieve. Competir juntas velas Open y Serial no parecía una buena idea en la práctica.

El suizo Kari Eisenhut ganó el evento de Cornizzolo, delante de los también suizos Steve Cox y Peter von Känel, mientras que la francesa Sandie Cochepain se llevó el trofeo femenino (38º puesto en la general).

Luego fuimos a Eslovenia y Kobarid, para el tercer evento de la temporada. Es un valle increíblemente exuberante y verde, y tiene motivos para ello: llueve bastante, tanto durante las competiciones de parapente como fuera de ellas. Sólo se volaron 2 mangas, una de las cuales la ganó Kari Eisenhut y la otra el futuro diseñador de Ozone, el francés David Dagault. Sin embargo, ambos pilotos sacaron pocos puntos en las mangas que no habían ganado, por lo que el 1er. puesto de la general se lo llevó el austriaco Martin Brunn, seguido de cerca por el suizo Kaspar Henny y el francés Patrick Berod. La mejor mujer fue la suiza Carolyn Landsdell.

De nuevo a Piedrahíta para unos cuantos días de vuelo difíciles. 4 mangas más bien cortas (para esta zona) que vieron el triunfo del trio suizo formado por Peter Lüthi, Housi Bollinger y Kaspar Henny. Lüthi voló con un nuevo y emocionante prototipo de la Krypton de Nova que entonces se conocía únicamente como el X78. Housi ya volaba con Gin, tras haber dominado muchas competiciones con prototipos de Advance, y de las bondades de la Boomerang dice mucho que Bollinger siguiera subiéndose al podium con la nueva vela. Sebastien «Rambo» Bourquin (suizo o francés, dependiendo de cuándo le preguntaras) voló con un prototipo de Mac Para que más tarde se convertiría en el primero de la serie Magus, mientras que la última entrega de vela de competición de Apco, la Tigra, seguía siendo la elección de unas cuantas almas correosas. Hubo incluso unas cuantas Mad Max de Pro Design, aunque esta marca tan poderosa en otros tiempos se estaba convirtiendo en una rareza en competiciones grandes. La primera mujer fue la francesa Sandie Cochepain.

El descenso con tabla de skate seguía siendo popular entre los pilotos esa temporada, y Piedrahíta no fue una excepción. Una tarde, los suizos se dirigían al pueblo en sus tablas desde el lugar donde estaban alojados, unos kilómetros al oeste de Piedrahíta, cuando la Guardia Civil decidió intervenir. Como los skaters iban deprisa, el paso del coche de los guardias les sacó fuera de la carretera y al menos Steve Cox se hizo sangre a consecuencia del tortazo. Le trasladaron incluso al cuartelillo para interrogarle, mientras sangraba sobre las baldosas durante el interrogatorio.

En Morzine se volvieron a repetir unas condiciones meteo compli-

Mi apreciada Edel Millenium 2000. Esta fue la vela original con la que Raúl Rodríguez inventó la maniobra SAT, y llegaba de fábrica con cordinos sin funda pero muy gruesos, especiales para hacer acro. Que yo sepa, también fue la primera vela de competición capaz de romper la barrera de los 70 km/h, en manos del suizo Roland Würgler. Además, era agradable de volar. Le vendí esta vela a un joven Stefan Schmoker, quien iba a usarla para hacer acro. Pero pocas semanas más tarde, se la robaron, así que si aún la véis por ahí, sabed que es robada.

Housi Bollinger despega con su Gin Boomerang en un cielo concurrido durante el Campeonato de Europa de 2000 en Garmisch Partenkirchen.
Foto Martin Scheel/azoom.ch.

Kari Eisenhut, Louise Crandal y Steve Cox, en Garmisch Partenkirchen 2000.
Foto Martin Scheel/azoom.ch.

El francés Patrick Berod desenredando cordinos en el despegue del pico Ibituruna, Governador Valadares, Brasil.
Foto Martin Scheel/azoom.ch

Olli Rössel aterrizando en el gol cerca de Baza, al norte de Sierra Nevada (Granada). Foto Martin Scheel/azoom.ch

Andrew Smith parece contento. Tras él reconozco al británico Richard Chambers y a la canadiense Bernie Winkelman. Foto del autor.

El sudafricano Andrew Smith despega su Apco Bagheera en el Monte Cornizzolo en 1999. Tras la victoria de Andrew en la Copa del Mundo de Portugal con esta vela DHV 2, al año siguiente se la midieron por todos lados y no encontraron que estuviera trucada. El secreto, según Andrew, era que esas velas se cortaban en la fábrica de Israel de una en una, y no apilando diez o más capas de tela. El argumento me parece razonable. Foto del autor.

cadas y apenas se volaron 2 mangas. Una de ellas, difícil, con techo bajo y muchas nubes, la ganó Bollinger, y la otra se la llevó el francés Jean Marc Caron. Fue un evento histórico porque en él se usaron por primera vez GPS como evidencia, en preparación para la temporada 2000. También coincidió con un eclipse parcial de sol que fue observado por algunos pilotos con hasta 7 pares apilados de gafas de sol a modo de pantalla improvisada que funcionó perfectamente.

Luego, como evento final de la temporada fuimos a una zona completamente nueva: La Bresse, en la Alsacia francesa. Únicamente se volaron 3 mangas, una de las cuales apenas le dio 100 puntos al ganador. Fue una pena, pues la zona era muy interesante, con buen potencial para mangas emocionantes y despegues muy amplios de hierba. La clasificación la dominaron los Boomerang de Gin, y sólo se colaron 2 velas de Nova entre las 10 primeras. El alemán Harry Buntz, que luego se convertiría en jefe de equipo de su país, ganó el evento, seguido del francés Denis Cortella y del suizo Martin Wany.

La general global de la temporada 99 de la Copa del Mundo fue para Kari Eisenhut, Christian Tamegger y Hans Bollinger, por ese orden. A pesar de que la temporada la habían dominado las Boomerang, al final el triunfo se lo llevó una vela de Advance. La mejor chica fue Sandie Cochepain.

Para entonces, estaba cada vez más claro que, a menos que llevaras una Nova Xpert, la vela a volar era la Boomerang. Edel seguía haciendo modificaciones al diseño de la Sector TX (a la última la llamaron Millenium), y Apco hizo un esfuerzo final por alcanzar la gloria con la Tigra, pero en general la temporada fue cosa de Boomerangs.

2000: Europeo en los Alpes del norte: Otra vez lluvia en Garmisch…

Los pilotos viajaron al europeo de Garmisch Partenkirchen, en los Alpes alemanes, con cierto mosqueo, basado en las experiencias en Austria el año anterior, y al principio sus peores temores parecieron justificados. Llovía y luego llovía un poco más. Recuerdo que la primera semana del evento no dejaron de caer chaparrones bávaros, y los ánimos empezaron a caldearse con menudencias como las bolsas del bocadillo y otras cosas irrelevantes. Por suerte, el tiempo mejoró y permitió volar 6 mangas hasta el final de la competición, lo que siempre es la mejor secuencia si a uno le dan a elegir. El campeonato lo ganó Kari Eisenhut por delante del también suizo Steve Cox y del héroe local Achim «Big Bird» Joos, y la danesa Louise Crandal fue la 1ª mujer.

Uli Wiesmeier, quien vive a dos pasos del despegue de Wank, voló por Holanda en ese campeonato y ganó la 1ª manga. Recuerdo perfectamente una entrevista que le hizo una televisión local tras su victoria en la manga y, como estaba volando por Holanda, decidió hacer una broma y fue entrevistado en inglés. Contaba lo intimidado que le habían hecho sentirse las montañas de los alrededores del despegue y cómo, a medida que progresaba la prueba, «se volvían más y más grandes». Los que escuchamos la entrevista nos partíamos de la risa, pero el pobre periodista de la televisión no se enteraba de nada. Genial.

Nova decidió detener cualquier implicación en competiciones de parapente y muchos pilotos buscaban a la desesperada patrocinadores para material nuevo, puesto que en el punto álgido de Nova, su equipo de competición tenía unos 40 pilotos que volaban en la Copa

del Mundo con más o menos apoyo del fabricante austriaco. La nueva Gin se llevó a los nombres más destacados, mientras que muchos pilotos menos afortunados entraron en el nuevo milenio dándose cuenta de que a partir de entonces tendrían que pagarse sus propias velas. Al mismo tiempo, la otrora poderosa Edel se quedó huérfana por la partida de su diseñador Gin Seok Song y su piloto de pruebas Kaoru «Oggy» Ogisawa, quienes pasaron a Gin Gliders. Edel acabó por desaparecer por completo de la escena, triste destino par una marca que, con su serie de Sector TX y casi de la noche a la mañana, había liderado el paso de velas de competición peligrosas a velas de competición volables.

La Copa del Mundo 2000 había comenzado en Governador Valadares de nuevo, y estuvo plagada de controversias. Ya no recuerdo exactamente los detalles, pero creo que el equipo francés había protestado contra un piloto por meterse en las nubes y ese piloto entonces presentó una protesta contra el francés Patrick Berod acusándole de lo mismo el día que Patrick ganó la manga. A Berod le pusieron un cero ese día y se hundió en la clasificación, aunque lo hubiera hecho en cualquier caso, pues el segundo día pinchó. Esas cosas no contribuyeron precisamente a mejorar la camaradería entre los equipos. Como suele ocurrir cuando el tiempo no colabora, comenzaron a torcerse más asuntos y en una manga, el start físico (en aquella época se tenía que poner una gran cruz en el suelo que se transformaba en una flecha para indicar la apertura del start) se abrió con varios minutos de retraso, lo que hizo que la mitad de los competidores se fiase de su GPS y comenzara la manga a la hora prevista, mientras que la otra mitad se esperó a que la cruz se transformara en flecha para fotografiarla. Tuvieron que cancelar la manga y ese incidente le dio a los escépticos hacia Latinoamérica más motivos para estar en contra de incluir esos países en futuros eventos del calendario. Tras solo 3 mangas válidas, el suizo Andi Hediger, su compatriota Steve Cox y el jefe del equipo francés Yves Goueslain, ocuparon los 3 cajones del podium.

Después de Brasil, la Copa del Mundo dispuso de varios meses para que las cosas se calmaran antes de viajar a España, concretamente a Granada, donde se volaron 5 buenas mangas. Ganó el japonés Tsuyoshi Tsuyi, seguido de cerca por el austriaco Martin Brunn y el francés Thomas Puthod. El director de competición, Juan Morillas, utilizó este evento para explorar los límites de lo posible y puso algunas mangas extraordinariamente largas *(quizás compitiendo así con Piedrahíta)*. Una consistió en distancia libre sobre un eje y varios pilotos pasaron de 200 kilómetros. Otra fue una carrera a gol de 245 kilómetros, hasta la fecha la manga más larga que se ha propuesto en una competición de parapente. Nadie llegó al gol en esa manga récord, pero alguno hizo cerca de 200 kilómetros y en cualquier caso no volvimos de recogida hasta media mañana del día siguiente. Recuerdo haber dormido en el arcén, envuelto en mi vela para abrigarme, hasta que el autobús de la recogida pasó por fin a las 3 de la mañana. Esas recogidas, con los conductores tan machacados como sus pasajeros, son algo por lo que no me gustaría tener que volver a pasar.

Tras Granada nos fuimos hacia el norte, pero sin dejar la Península Ibérica, pues nuestra siguiente cita fue la Serra do Larouco en Portugal. Fue una Copa del Mundo ventosa en la que se volaron 4 mangas difíciles, y la clasificación final arrojó un resultado que haría historia: el vencedor, el sudafricano Andrew Smith ¡voló con una vela DHV 2!

Henrik Jensen. Foto del autor.

Arriba: Hoy en día todo el mundo se esfuerza en hacer que el circuito de competiciones sea accesible a gente con trabajos normales, pero puedo afirmar que en la época dorada, ser un parapentista vagabundo era un buen estilo de vida. Vivir en una furgoneta puede que no suene glamoroso, pero al menos teníamos a mano todos nuestros juguetes en todo momento. Echo de menos la tabla de skate, pero Dinamarca no es precisamente el lugar más adecuado para ese tipo de cosas.
Foto Lionel Patty.

Centro: Retrato de Louise Crandal en el punto álgido de su carrera (1999). Es una pena que en nuestro deporte las mejores chicas sólo hayan competido juntas en contadas ocasiones. A finales de los ochenta, la suiza Fabienne Lachat-Schwarts y la francesa Florence Claret-Tournier tuvieron algunos duelos épicos. Luego a principios de los 90, Camilla Perner era inalcanzable y llegó Nanou Berger para tomar el relevo cuando Camilla perdió interés. Nanou comenzó a dedicarse más a su carrera y fue Claire Bernier (foto derecha) la que se incorporó al circuito pisando fuerte. Pero luego se puso a subir ochomiles con su pareja, otro gran piloto y escalador (Zebulon) y fue Sandie Cochepain quien empezó a triunfar. Cuando Sandie lo había ganado todo, Louise ya era buena como para superarla, pero Sandie se fue. Y cuando Louise tenía la vitrina llena, tomó el relevo Petra Krausova (quien fue a tope en 2005-2007). Luego Petra decidió comenzar a criar y Elisa Houdry llegó a lo más alto (2009). Y antes que ellas, otro par mítico de mujeres (grandes campeonas de ala delta) hicieron sus pinitos en el parapente, la inglesa Judy Leden y la norteamericana Kari Castle, esta última sigue en activo. Pero desde 2009, la categoría femenina habla japonés, en el Mundial de Valle de Bravo destacó también Keiko Hiraki y hoy es la franco-japonesa y ex-acróbata Seiko Fukuoka la que corta el bacalao, con el permiso de la italiana Nicole Fedele, quien pasó de batir récords de distancia en el Adriático o Ceara a competir con éxito. Otro par de estrellas del momento son la polaca Klaudia Bulgakow y la rusa Darya Krasnova. Louise y Petra se midieron en algunos eventos, igual que hicieron Petra y Elisa, Keiko y Seiko o Klaudia y Darya. Sería interesante ver algún día en una Superfinal de la PWC a todas estas grandes campeonas volando otra vez juntas. Foto Martin Scheel/azoom.ch.

Peter von Känel y Martin Wany, procurando divertirse bajo los torrenciales chaparrones del Campeonato del Mundo de 1999 en Austria. Foto Martin Scheel/azoom.ch.

Izquierda: La británica Kat Thurston destacó en la Copa del Mundo 95 y 96 y aun hoy tiene vigente el récord mundial FAI de ganancia de altura femenino (desde 1996).
A la derecha: Nanou Berger, 1ª en la Copa del Mundo 92, 2ª en el Mundial de Verbier 93, 2ª en el Europeo de Prevvdor 94 y 3ª en el Mundial de Japón 95.

Arriba: Magdalena Serrano con Carlos y Jaime Izquierdo (IV Copa Pirineos, Castejón de Sos 1991).

España: También podemos enumerar nuestra lista de buenas competidoras que se han ido sucediendo a lo largo de los años y solo algunas de ellas han coincidido en el tiempo: Magdalena Serrano "Madita", Cristina Hernández, Puri Almansa, Lola Moreno, Beatriz García, Maite Moreno, Natalia García, Sofia Rebollo, Mª Eugenia Jiménez "Geni", Rosa Rodríguez, Ester Garaizar, Maite Ulibarri, Kionia Pujol o Azahara Velasco, son las que han destacado en algún momento, siendo de todas ellas Bea García la que un mayor nivel internacional ha logrado (en el Mundial de Brasil 2005 llegó a ser en alguna manga la mejor del equipo español y fue una de las primeras mujeres en dicha manga) y Maite Moreno es la más veterana y persistente en competición, intratable en los Campeonatos de España desde hace años.

A nivel latino, destacar a las venezolanas Joanna Di Grigoli y Camila Antonorsi, la brasileña Kamira Pereira y hoy a Marcela Uchoa, la portuguesa Silvia Ventura y las colombianas Andrea Jaramillo y Liliana Morales o la argentina Shavin Kao. Y un recuerdo para la venezolana Natalia García, Campeona de España 2003 y récord de España femenino aquel año. Fallecida en accidente poco después, en un British en los Alpes franceses, por la caída tras una plegada cerca de una ladera fugada con viento de frente.

Nota: En ala delta, desde hace años se disputa el Mundial femenino FAI y no acuden mujeres a los Campeonatos FAI 1 tradicionales. En parapente es diferente, debido al cupo que se reserva a las mujeres en los eventos FAI 1 (cercano al 10%, con una y hasta dos mujeres por país). Eso no hizo necesaria la creación de un Mundial femenino, aunque se hizo algún intento organizando los "Women's Open" (FAI-2), a los que no acudían las primeras figuras femeninas, quedando convertido en un Open modesto.

Nunca antes había tenido nadie el feo detalle de dar un repaso así a todos los figuras de la clase Open con una Serial, y los rostros de algunos en la entrega de premios eran todo un poema. Hubo muchas murmuraciones sobre velas «trucadas», pero la Apco Bagheera de Smith fue minuciosamente revisada por fuera y por dentro, y salió limpia, con lo que dejaron de murmurar. En 2º lugar tuvimos al brasileño Frank Brown (quien sería subcampeón del mundo en ese mismo lugar 3 años después), y el 3º fue el jefe de equipo francés Yves Goueslain, quien de nuevo dio ejemplo y mostró a sus muchachos cómo hay que hacer las cosas. Para entonces, mi favorito personal, el danés Henrik Jensen, se estaba por fin acercando a los puestos de podium y acabó en un meritorio 6º puesto. Henrik lo celebró tanto esa noche que al día siguiente perdió el vuelo de regreso a Dinamarca y tuvo que esperar 24 horas. No estoy seguro de que a sus jefes les pareciera bien.

De regreso en Sudáfrica, los amigos de Andrew le habían preparado una celebración sorpresa. Le habían camelado para que les dejara usar su casa para celebrar un cumpleaños, y cuando Andrew llegó desde el aeropuerto y se encontró la casa llena de invitados, se llevó la sorpresa de que la celebración era para él.

La danesa Louise Crandal terminó 9ª en la clasificación general.

Luego vino una Copa del Mundo en lo que se considera como la cuna en la que nació nuestro deporte: Mieussy, en Francia. Sería el penúltimo evento de la temporada y las condiciones volvieron a ser estables y ventosas, pero al menos se volaron 4 mangas, con muy pocas llegadas a gol en todas ellas. Ganó el austriaco Stefan Stiegler, seguido del eslovaco Juraj Kleja y del francés Vincent Sprungli. Entre las chicas, Lousie volvió a ser la primera.

La última prueba de la Copa del Mundo de ese año se disputó en Chamonix, también en Francia. Las condiciones fueron estables y lentas, y únicamente hubo 3 mangas, todas ellas ligeras variaciones de la misma ruta. Acabó siendo una reñida carrera entre el francés Patrick Berod, el suizo Steve Cox y el también francés Marco Arnold, con la emoción añadida de que esos tres pilotos se disputaban también el título general de la temporada. Sin embargo, al final fue el suizo-argentino Andi Hediger quien se llevó la Copa del Mundo 2000 a casa, tan solo 6 puntos por delante de Steve Cox (¡de un total de casi 10.000!). 3º fue Jimmy Pacher y Louise Crandal ganó tanto la prueba de Chamonix como la clasificación general femenina.

2001: Mundial en Granada

El Campeonato del Mundo de 2001 iba a celebrarse en Sierra Nevada y creo que todos estábamos deseando acudir, sabiendo lo grandioso que puede llegar a ser allí el vuelo. Se acabaron disputando 8 mangas y fue una buena muestra de las jugadas que puede gastar la suerte. Tras 7 mangas, el alemán Olli Rössel le sacaba una buena ventaja a todos y casi le bastaba con hacer gol el último día para convertirse en campeón del mundo. Y ese último día, voló igual de bien que cualquier otro día e iba en el grupo de cabeza antes del planeo final. Confiado, Olli pisó el acelerador a fondo y apuntó hacia la gloria, pero cuando pasaba con poca altura sobre una ladera boscosa, su UP Gambit C tuvo una plegada grande y se fue a los árboles, sin daños físicos, pero devastado moralmente. Eso supuso que el título se fuera a otras manos, en concreto a una persona que siempre aparecía reemerger a intervalos, el hostelero volador italiano Luca Donini (volando

un Gradient Avax). El austriaco Christian Tamegger fue 2º y Olli, a pesar de lograr apenas 278 puntos en esa última manga, se llevó el 3er. puesto. La 1ª chica fue Louise Crandal ¿cómo no?.

La Copa del Mundo esa temporada fue un asunto exclusivamente europeo, con pruebas en Grecia, Suiza, Francia, España y Eslovenia. La zona griega de Konitsa, cerca de la frontera con Albania, era territorio nuevo para la mayoría de los pilotos y hubiera sido una gran competición de no ser por un viento que la mayor parte de los días sopló con demasiada fuerza. Puntuaron 3 mangas, una de ellas una carrera a gol de 103 kilómetros que completaron muchos pilotos. Entonces, supuso un récord de distancia en Grecia, y los organizadores lo celebraron con grandes cantidades de cerveza para los pilotos en gol. Un agradable viento en cola hizo que el planeo final fuera de 20 kilómetros, experiencia muy placentera y a la vez estresante.

El evento lo ganó el francés Vincent Sprungli, seguido del sueco Peter Brinkeby y el también francés Patrick Berod. Entre las chicas, la mejor fue la checa Petra Krausova.

Después de Grecia apenas tuvimos unos días antes de ir a Simmental en el norte de Suiza. El valle de Simmen está orientado este-oeste, y se sitúa detrás de la primera cresta según se llega a los Alpes desde el norte, por lo que le influye la baja térmica que se produce en los Alpes los días en los que hay mucha actividad térmica. Volar allí supone en la práctica hacerlo en el sotavento, con lo que las condiciones son fuertes y turbulentas. Es una zona poco protegida de los frentes que atraviesan Europa desde el oeste, y únicamente se volaron 2 mangas. Pero las condiciones debieron de irle bien a mi amigo y compatriota Henrik Jensen, pues ganó por delante de Olli Rössel y de Jean Marc Caron. Yo estaba encantado por mi colega, porque como podrán testificar quienes le conocieron, se trataba de un héroe poco común en este juego.

Después de Simmental, los pilotos que también formaban parte de sus equipos nacionales viajaron a Granada para volar el mundial, mientras que el resto hizo algo útil para variar. Y es que las fechas coincidieron con la 3ª prueba de la Copa del Mundo de ese año, que tuvo lugar en La Clusaz, Francia, una estación de esquí en el macizo de los Aravis, al este de Annecy, y posiblemente sea un poco demasiado verde para competiciones de parapente (al menos si te fías del adagio que identifica olivares con buenas condiciones y hierba con condiciones pobres). Se sacaron 3 mangas más bien cortas, así que podía haber sido mucho peor, y con la famosa fiesta Tartiflette que se asocia a menudo con eventos en la Alta Saboya, nadie se quejó. El suizo Peter von Känel quedó 1º, por delante de los franceses Marco Arnold y Jean Marc Caron, con Louise Crandal como 1ª mujer de nuevo.

A eso le siguió una breve pausa de una semana, para dar tiempo a los pilotos a que viajaran desde La Clusaz, en los Alpes franceses, a Castejón de Sos, en la vertiente española de los Pirineos, donde las condiciones al principio fueron bastante inestables, con tormentas vespertinas. A medida que avanzó la semana, las condiciones dieron un giro de 180 grados y se volvieron estables, lo que exigió a los pilotos poner a prueba todas sus destrezas para mantenerse en lo alto de la clasificación.

Las 2 primeras mangas las ganó Peter Brinkeby (resarciéndose del aparatoso pinchazo en el mundial), con el joven suizo Alex Hofer pisándole los talones, y el veterano Housi Bollinger también cerca. Pero

Mundial de Sierra Nevada 2001
II Juegos Mundiales del Aire.
Despegando en Cauchiles, a 2700 m.
Sobre la estación de esquí.
A la izquierda, una Windtech Silex.
Y una Gradient Avax RS.
Vuelo en condiciones impresionantes, con idas y vueltas al norte, volviendo a entrar en Sierra Nevada desde el llano. Fotos: Martin Scheel.

Gol en la zona cercana a Baza. Arriba, condiciones extraordinarias sobre Sierra Nevada.

Arriba: Chrigel Maurer (Suiza) con Torsten Siegel (Alemania). El primero ya es una leyenda que ha triunfado en todas las disciplinas y circuitos: Acrobacia, Copa del Mundo, Eventos FAI 1 y recientemente en la X-Alps. El segundo se ha convertido en otra leyenda por su consistencia en este juego. Es raro encontrar un evento en el que Torsten quede fuera de los diez primeros.
Foto: Martin Scheel/azoom.ch.

Alex Hofer (Suiza) fue el piloto más destacado en competición a principios de los noventa. Su carrera culminó con la victoria en la Copa del Mundo 2003 y el título Mundial 2003 (en Portugal). En el siguiente Europeo 2004 de Grecia erró una manga por hacer el start point antes de tiempo y ya no volvió a formar parte del equipo suizo. No volvimos a verle destacar hasta que ganó la 2ª X-Alps (2005) y fue 2º en la siguiente del 2007, detrás de Chrigel Maurer.
Foto derecha: Mario Arqué y superior: Martin Scheel/azoom.ch

Izquierda y abajo: Peter Neuenschwander (Alemania) con Chrigel Maurer (Suiza). Juntos quedaron subcampeones del 4º Acro-Vertigo de Villeneuve (Suiza) en Agosto de 2003, que se disputó en modalidad Syncro bajo reglas de la FAI. Ambos pilotos, luego destacaron sobremanera también en competición de cross, Maurer con un palmarés inigualable y Peter ganando la Superfinal de la Copa del Mundo 2011 en Valle de Bravo (Méjico).
Fotos: Mario Arqué.

El francés Max Jeanpierre es rescatado en helicóptero tras su accidente en el mejor día de vuelo de la Copa del Mundo de Grecia 2003. Se recuperó deprisa y volvió pronto a competir. Se accidentó nuevamente durante el día de entrenamiento del Europeo de Abtenau (Austria) en 2010, esa vez el golpe fue más serio.
Los accidentes y las lesiones fruto de incidentes pueden marcar y hasta truncar la carrera de cualquier competidor o volador.
Al año siguiente (2004), Carlos Izquierdo perdió la vida en este mismo lugar (Kalavrita, Grecia), al descender una gran altura con la vela fuera de control, cerca de una difícil baliza sin llegar a lanzar el paracaídas. En su caso, el rescate en un helicóptero militar no pudo ser tan rápido.
Al año siguiente, en el Mundial de Governador Valadares (Brasil) 2005, los pilotos y equipos pidieron la presencia insitu de un helicóptero desde el día que empezase el Mundial, cosa que logró el organizador. Foto del autor.

El checo Martin Orlik tardó poco en descubrir de qué iba todo esto. Foto: Mark Hayman.

Abajo: Aunque en 2003 ya iba con silla carenada, lo de llevar lycras para los brazos no era tan popular. Foto: Mario Arqué.

Derecha: El italiano Luciano "Jimmy" Pacher, destacó desde 1994, ganando dos títulos de Europa (94 y 98) y la Copa del Mundo en 94. Pero ha continuado compitiendo desde entonces de forma habitual. La foto es del Mundial 2003. Varios GPS, lycra, unos buenos guantes, pero escasa protección para el tren de aterrizaje. Para aumentar el lastre y poder llevar bien cargada una talla superior, Jimmy colocaba una plancha de plomo en la tabla de la silla.
Foto: Mario Arqué.

cuando las condiciones cambiaron, Alex y Housi ganaron respectivamente la 3ª y 4ª y última manga, la cual consistió en la «clásica» carrera a gol de 110 km hasta Alp. Ese último día, Peter Brinkeby aterrizó enseguida (tampoco iba a ser esta vez) y convirtió el podium en algo completamente suizo, con Bollinger en lo más alto, seguido de Alex Hofer y de Peter von Känel. Louise Crandal, en el puesto 31º, fue una vez más la 1ª clasificada.

Esa temporada, una novedad en la Copa del Mundo fueron las clasificaciones por equipos. Los pilotos formaban equipos antes de cada evento y le daban el nombre del equipo a Christian Quest, el encargado de las puntuaciones, quien elaboraba una clasificación por equipos basándose en esos nombres. Muchos pilotos usan las clasificaciones por equipos para mostrar lealtad al fabricante de sus velas, pero algunos se juntan simplemente con compañeros, aunque vuelen marcas distintas. En cualquier caso, esa clasificación anima aún más las entregas de premios, y eso nunca está mal.

El último evento de la temporada tuvo lugar en Kovarid, Eslovenia, donde se volaron 4 mangas en condiciones entre mediocres y pobres, y se llevó a casa el trofeo un auténtico veterano, el francés Patrick Berod, con el recién llegado Max Jeanpierre, también francés, y el suizo Steve Cox, 2º y 3º respectivamente. Peter Brinkeby hizo una competición desastrosa y acabó en el puesto 59º, lo que le hizo bajar hasta el 4º puesto de la clasificación general de la temporada, detrás de Patrik Berod, Jean Marc Caron y Peter von Känel. En la clasificación de chicas, Louise Crandal le sacó casi 1.000 puntos a la 2ª, la checa Petra Krausova.

Uno de los pilotos más fuertes de toda la temporada fue sin duda Peter von Känel, quien pareció estar a tope sin parar, mientras que otro Peter, esta vez Brinkeby, fiel a su estilo o bien ganaba la manga o la cagaba. En eso se pareció a Bollinger, quien también hizo algunas pruebas muy bien, pero en otras pinchó bastante.

En cuanto al material, esa temporada hubo dos contendientes principales, la Boomerang de Gin y la Gambit C de UP. El suizo Kaspar Henny fue casi una anomalía con una Avax RX de Gradient, y como siempre unos cuantos pilotos suizos (Cox, Nies) tuvieron protos de Advance competitivos, pero en general puede decirse que si esa temporada querías estar arriba, las velas a volar eran la Boomerang o la Gambit C.

Los pilotos se decidieron cada vez más por sillas carenadas y Woody Valley lideró el camino con las primeras X-Rated, a las que siguió UP con las evoluciones carenadas de la Fast II y la nueva Boulder y enseguida aparecieron la Sol, Edel, Ava, Sup'Air y otras carenadas.

2002

La temporada 2002 comenzó pronto, con un evento en Méjico, país que se estrenaba como escenario de una Copa del Mundo. Los pilotos viajaron a Tapalpa en enero y volaron 7 grandes mangas de las que una no valió para la clasificación de la PWC por los pocos puntos que dio. En lo más alto del podium vimos un nombre relativamente nuevo, el estadounidense Scotty Marion, que entró en la historia del parapente como el 1er. ciudadano de los Estados Unidos en ganar una ronda de la Copa del Mundo. Los suizos Alex Hofer y Chrigel Maurer, 2º y 3º respectivamente, comenzaban ya lo que sería una larga serie

de triunfos. Louise Crandal, con un muy respetable 17º puesto en la general, ganó la femenina.

A continuación, se produjo un parón inusualmente largo, pues el siguiente gran evento internacional de la temporada fue el europeo de Eslovenia en julio, en la localidad de Kovarid. Se ha dicho que los campeonatos de Europa FAI de parapente tienen la peores estadísticas de accidentes de todas las competiciones de parapente, y 2002 no fue una excepción. En la 2ª manga del campeonato, mi amigo y compañero de vuelo Henrik Jensen, vencedor de la Copa del Mundo en Simmental en 2001, tuvo una plegada grande cerca de la ladera en su prototipo de Airwave Ten, su emergencia no llegó a desplegarse debido a la autorrotación y su impacto contra la montaña le ocasionó lesiones fatales. En el accidente le asistieron sus compañeros de equipo Sten Lawætz y Nick Godfrey, pero no pudieron hacer nada para evitar que Henrik nos dejara de manera tan prematura.

El contraste con Tapalpa no podía haber sido mayor, pues en 16 días en Kovarid únicamente se pudieron volar 4 mangas, frente a las 7 de 7 en México. Una vez calculados los resultados finales tras la última manga, emergió como vencedor Alex Hofer, por delante del austriaco Christian Tammeger y del italiano Jimmy Pacher. En 4º lugar apareció un nombre nuevo: el alemán Norman «full speed» Lausch, señal de lo que estaba por llegar de su parte. Y entre las mujeres, Louise Crandal seguía intocable, a pesar del mazazo que supuso perder a un amigo y compañero durante la competición.

Creo que ese evento fue la primera competición internacional en la que tomó parte el as local Aljaž Valic, quien acabó en un respetable 40º puesto en su zona de vuelo habitual.

Con apenas un par de días entre ese campeonato y la siguiente etapa de la Copa del Mundo, fue una suerte para los pilotos que únicamente hubiera que atravesar el norte de Italia para ir a Lecco y el despegue del Monte Cornizzolo, donde hacía unos años que no se regresaba. Se comenzaron 6 mangas, 4 de las cuales fueron válidas durante esa semana de tiempo cambiante y continuos frentes e inestabilidad. Al final, fue Alex Hofer quien subió de nuevo a lo alto del podium, seguido de Norman Lausch, que acababa de ser 4º en Kobarid, prueba de que el éxito en competiciones se alimenta a sí mismo. El suizo Steve Cox fue 3º. Louise Crandal se fue a casa después del europeo, para asimilar la pérdida de un amigo cercano como Henrik, y «su» puesto fue para la suiza Elisabeth Rauchenberger, quien acabó en 38º lugar. Un nombre nuevo entre los 10 primeros fue el del checo Tomas Brauner, quien acabó 9º y daría más que hablar en los años siguientes.

Después de Cornizzolo, los pilotos de la Copa del Mundo tuvieron 3 semanas para volver a casa y lavar la ropa antes del 3er. evento de la temporada, que tendría lugar en Morzine, Francia. Las condiciones fueron malas, salvo el último día, pero en cualquier caso se volaron 4 mangas, tres de las cuales puntuaron para la clasificación general de la Copa del Mundo. Como venía siendo habitual esa temporada, ganó el suizo Alex Hofer, seguido por el alemán Olli Rössel y el estadounidense Scotty Marion. En mujeres, fue de nuevo la 1ª Elisabeth Rauchenberger, en un discreto 54º puesto en la general absoluta. De los 20 primeros pilotos, 15 volaron con Boomerangs. Lo comento por si alguien se cree que eso de que una marca domine es un invento reciente en este deporte. Si no estoy equivocado, el alemán Torsten

Siegel ganó allí su primera manga en una Copa del Mundo, aunque luego esa manga no puntuara para la clasificación general, lo que debió de mosquearle bastante.

Después la Copa del Mundo fue a un sitio nuevo: Erzincan, en el este de Turquía. El local Semih Sayeh llevaba años alabando las bondades del sitio y por fin logró arrastrar a todo el circo hasta esa zona. Las condiciones épicas de las que hablaba nunca se materializaron, pero el sitio era realmente asombroso, con tierras baldías, grandes montañas y viento fuerte. Se volaron 5 mangas, de las que 4 puntuarían para la clasificación general final de la Copa del Mundo. La 5ª valió apenas 150 puntos y únicamente se computó para el evento local. Ganó el alemán Achim «Big Bird» Joos, seguido de Scotty Marion, quien estaba mostrando una regularidad superior a cualquier otra vista hasta la fecha. Otro piloto sorprendentemente regular, el francés Jean Marc Caron, quedó 3º, mientras que Louise Crandal parecía haber superado su pérdida en Eslovenia y estaba de nuevo en forma, como demuestra su 19º puesto en la absoluta que le valió el escalón más alto del podium femenino. Un joven piloto austriaco, Helmut «Heli» Eichholzer, estaba empezando a llamar la atención, a las chicas por su palmito, y a los pilotos masculinos por su velocidad y sus inteligentes decisiones. Considerarle un futuro serio contrincante era una apuesta segura. Lo mismo podría decirse del suizo Matthias Roten, quien más adelante sería conocido por su destreza acro y sus extravagancias en speed flying (con las que encontró la muerte).

El alemán Torsten Siegel se acercaba cada vez más al podium y pronto tomaría el relevo a Scotty Marion como rey de la regularidad.

Después de Turquía, el circo viajó a Corea del Sur para el último evento del año. La temporada la habían dominado por completo dos pilotos con estilos de vuelo completamente diferentes. Por un lado Alex Hofer, quien al final logró puntuar 5 veces 1.000 puntos durante la temporada 2002, y Scotty Marion, quien ganó únicamente una manga, pero puntuó por encima de 900 puntos prácticamente en todas las mangas que voló. Scotty había liderado la clasificación general de la Copa del Mundo durante toda la temporada, y Corea sería la prueba que aclararía cuál de las dos tácticas era la mejor para hacerse con el título final.

El caso es que, en cierto modo, el estilo de Scotty era el más eficiente, pero no tenía en cuenta el sistema de descartes, pues a pesar de ganar ese último evento de la temporada, el título se lo llevó Alex Hofer, quien en Corea acabó en el puesto 49º de la clasificación. En Corea sólo puntuaron 2 mangas, y detrás de Scotty quedaron los japoneses Kaoru «Oggi» Ogisawa y Tsuyoshi Tsuji. En 4º lugar, el otro rey de la regularidad, Jean Marc Caron, y en 5º puesto, uno de los únicos profesionales de verdad que ha tenido nuestro deporte, el brasileño Frank Brown. Que yo sepa, Frank era la única persona que lograba no ser otra cosa que piloto de competición. No piloto de pruebas, no, sino un piloto en cuya agenda sólo había competiciones o intentos de récord de distancia. No es de extrañar que se hiciera tan bueno.

La mejor mujer tras la pausa de dos eventos fue de nuevo Louise Crandal, en 11º puesto de la general absoluta, algo muy respetable.

Como he mencionado, el título general de ese año se lo llevó Alex Hofer, quien con su estilo de vuelo independiente y sus largas piernas había dominado la temporada. El 2º puesto fue para Scotty Marion y el 3º en esa temporada caracterizada por mangas más bien cortas y unas condiciones no idóneas fue para Jean Marc Caron. La primera

chica fue Petra Krausova, el mejor recién llegado fue el alemán Norman Lausch, 5º en la general. Chrigel Maurer fue el 6º.

Ese año, las velas fueron más o menos las mismas que el año anterior y las Boomerang dominaron prácticamente en todos los eventos. Gradient se anotó el de Erzincan gracias a Achim Joos, y los prototipos de Omega de Chrigel Maurer comenzaban a enseñar los dientes. Torsten Siegel y otros cuantos pilotos del equipo UP volaron con prototipos del Targa, los cuales debían de ir bien, pues Torsten acabó 4º en la clasificación general de la Copa del Mundo 2002. Airwave y Firebird seguían representadas, con la Ten y la Tribute respectivamente, y Mac Para ya tenía las primeras versiones de la excelsa serie Magus. En la clase Serial, el único contendiente era la Simba de Apco, una vela DHV 2 que se ganó fama de ser picante.

Copa del Mundo 2003

Ibaraki, en Japón, albergó el primer evento de la temporada 2003 de la Copa del Mundo. Las condiciones no cooperaron demasiado y sólo se volaron 3 mangas, de las que 2 fueron odiosos sprints, pero debieron de haberle ido bien a Scotty Marion, pues comenzó esta temporada como había acabado la anterior, en lo más alto de podium. En 2º lugar acabó el portugués Américo Sousa, quien llevaba en esto el mismo tiempo que yo y a quien seguro que satisfizo subirse por fin a un podium. Américo ganó incluso la única carrera a gol de ese evento, lo que prueba que no le cayó del cielo ese buen resultado. El 3er. lugar fue para el suizo Rene Hauser, quien llevaba ya años volando al estilo de Brinkeby, es decir, que podía ser rápido o cagarla, y a él también le debió de agradar un resultado así. El 4º lugar fue para el también suizo Stefan Wyss, quien se convertiría para finales de la década en un asiduo del podium, pero que en 2003 era aún relativamente nuevo. El 5º puesto fue para el brasileño Frank Brown.

Entre las chicas, la mejor fue la checa Petra Krausova y, entre los nuevos, el más impresionante el también checo Martin Orlik, quien acabó en 8º lugar. Entonces, Martin apenas llevaba unos años volando, pero está claro que se le había cogido el truco a esto, como prueba el meterse entre los 10 primeros tan pronto.

La siguiente parada fue en Crans Montana, en Suiza. Esa zona ya había albergado una manga durante el campeonato del mundo de 1993, y es conocida por tener condiciones similares a Simmental o incluso a Back im Lechtal, Austria, donde a menudo el factor determinante es el viento del norte. La Copa del Mundo fue en abril, lo que suponía que seguía abierta la estación de esquí de Crans Montana, y con el despegue situado a 3.000 metros, hubo que vérselas con mucha nieve. La 1ª manga de carreras por el Valais la ganó René Hauser, que había sido 3º en Japón, pero en la 2ª manga pinchó, con lo que hizo bueno el viejo dicho de que ser ganador es estresante.

Tras 4 buenas mangas, ganó el suizo Steve Cox, con pocos puntos de margen sobre su compatriota Stephan Morgenthaler, y detrás de ellos el alemán Norman Lausch. Petra Krausova estaba aprendiendo a ir deprisa y ganó con facilidad en la clasificación femenina, y no hubo grandes sorpresas entres los 20 primeros.

En junio, la Copa del Mundo viajó hasta Kalavrita, en el Peloponeso griego, para el 3er. evento de la temporada. La zona parecía prometedora, pero a pesar de que todos los días se intentó, los fuertes vientos

La Clusaz (Francia), Copa del Mundo 2003. Debido a la mala meteo, dos de las tres mangas se celebraron en Annecy. Las dos carreras las ganó el suizo Alex Hofer y una por la ladera, Vincent Sprungli. Se llevó la competición Alex Hofer (UP Targa), seguido de Achim Joos (Gradient Avax) y 3º Chrigel Maurer (UP Targa). Foto: Jacq Derrolland.

Arriba: El autor del libro da un briefing del Nordic Open 2003, Memorial Hernik Jensen. Disputado la semana antes (del 7 al 12 de Julio) del Mundial de Larouco. Era el Nacional de Suecia, Noruega, Dinamarca, Finlandia y hasta el de Bélgica. Tuvieron 6 buenas mangas (de entre 32 y 55 km) con excelentes condiciones (después la meteo se estropeó mucho para el Mundial, con frío, viento y condiciones pobres). Ganó el Nordic el japonés Nagashima Shinichi, con Advance Omega 6. El 1er. español fue José Ramón Saiz (Windtech Nitro).

Bruce Goldsmith a 3.000 m sobre Ávila durante el British Open 2003. Una hora después, ya estaba en Piedrahíta merendando con su familia (prueba de ida y vuelta con gol en el Lavadero). Foto: Mario Arqué.

impidieron volar siquiera una manga. Esto, por su parte, supuso que pudieran disfrutar de buenas condiciones para el kitesurf a lo largo de la costa norte del Peloponeso, y como ese nuevo deporte se estaba haciendo muy popular entre los muchachos, la semana fue igualmente agradable. Uno de los días, las condiciones CASI permiten hacer una manga, con la salvedad de que el francés Max Jeanpierre tuvo un accidente mientras jugaba en el despegue y tuvieron que llevárse al hospital en helicóptero, y eso hizo que tampoco se pudiera volar ese día.

Después de Grecia se regresó a La Clusaz, cerca de Annecy, en Francia. Los techos bajos que hubo supusieron que 2 de las 3 mangas que se acabarían volando, tuvieran lugar desde despegues de la zona de Annecy en lugar de en La Clusaz, y una de ellas fue una carrera por la ladera. El suizo Alex Hofer ganó las 2 carreras a gol y la competición, mientras que la carrera por la ladera se la llevó el francés Vincent Sprungli, con un sorprendente margen de 12 minutos. 2º en la general fue el alemán Achim Joos, y el suizo Chrigel Maurer 3º. La 1ª chica fue la suiza Eilane Ueltschi.

Entre los 20 primeros aparecieron algunos nombres más bien nuevos, como el francés Gregory Blondeau, 7º y el suizo Toni Caniglia, 13º. Y también una ausencia sorpresa en esos puestos, la de Scotty Marion quien, por una vez, no quedaba en uno de esos lugares. Otra notoriedad fue que no hubiera Boomerangs en el podium, pues Alex y Chrigel volaron con Targas de UP y Achim seguía con los protos del Gradient Avax. Eso suponía que las velas ya estaban muy igualadas en cuanto a prestaciones, buena señal para el inminente mundial de Portugal.

Mundial de Montalegre (Portugal)

Entre la Copa del Mundo de La Clusaz y el mundial de Montealegre apenas había una semana de separación. Y durante la misma las condiciones en esa zona de Portugal habían sido épicas, como pudieron atestiguar quienes volaron el Open Nórdico que tuvo lugar allí en esas fechas y donde se volaron magníficas mangas los 6 días. Y entonces, justo cuando la sede de la organización en Montealegre se traspasaba al personal del mundial, el tiempo cambió. Pasó del clásico verano ibérico al fresco atlántico, incluso frío y con vientos desatados. En cualquier caso, los organizadores consiguieron sacar 6 buenas mangas, aunque por desgracia, la mayoría de un despegue alternativo situado a una hora de coche, donde las condiciones no estuvieron a la altura de lo que se esperaba para un evento de tal nivel. En el despegue de Chaves cabían sólo 3 ó 4 velas al mismo tiempo, y lo habían limpiado hacía tan poco que estaba lleno de raíces y ramitas, lo que desataba un caos cuando abrían la ventana. Un contraste con el amplio y magnífico despegue de Montalegre (de cesped natural bien regado). Muchos pilotos se vieron estresados en Chaves, pero Alex Hofer, quien acababa de ganar otra Copa del Mundo en La Clusaz, no parecía inmutarse y se llevó el mundial con un buen margen de 100 puntos sobre el 2º, el brasileño Frank Brown y 3º el japonés Masataka Kawahchi. La 1ª mujer: Petra Krausova, 19º de la general.

Aparte del solitario UP Targa gigante volado por Alex, 16 de los 20 primeros puestos fueron copados de nuevo por velas Gin Boomerang III, dando a entender que el podium de La Clusaz fue una anomalía.

A estas alturas todo el mundo sabía que Alex era casi inalcanzable

en cuanto las condiciones se ponían en marcha, y en el aire tenía una larga cola de «admiradores». Se llegó al punto de que los pilotos trataban de despegar simultáneamente con él para intentar seguirle por el cielo, pero como suele ocurrir, esa (falta de) táctica tiene poco éxito.

Ese Mundial tuvo un punto de inflexión. Hasta la 4ª manga, parecía que Norman Lausch controlaba bien el grupo de cabeza (siempre por encima) y no daba opciones a los demás. Así que Alex rompió el grupo tomando un camino diferente (menos evidente porque suponía cierto rodeo hacia el norte) a mitad de la manga. Fue la mejor manga, aunque no la más larga sí la más decisiva y con mejores condiciones. Casi todo el grupo le siguió, dejando en desventaja al grupo mermado de Lausch y Hofer llegó 1º. Las 6 mangas las ganaron: 1ª el mejicano Felipe Karam, 2ª Marco Littame, 3ª Jean-Marc Caron, 4ª Alex Hofer, 5ª Marco Littame y 6ª Alex Schalber.

Por naciones ganó Suiza, 2ª Austria, 3ª Alemania.

Mujeres: 1ª Petra Krausova, 2ª Nicole Nussbaum, 3ª Louise Crandal.

Destacar que no hubo accidentes graves y que se realizaron controles antidopping durante el campeonato. Que hubo un pequeño hospital de campaña con un médico preparado para emergencias y que por primera vez un organizador de un mundial, puso una sala con internet y varios ordenadores a disposición de los pilotos en el mismo despegue (en una gran tienda de campaña).

Otra anécdota de Chaves fue el remolino que se hizo debajo del despegue, junto al aeropuerto y que catapultaba 200 m para arriba a pilotos que estando a punto de aterrizar, se arriesgaron a meterse en el remolino. Pudimos ver el espectáculo desde el mismo despegue.

Las estadísticas de aquel mundial fueron las siguientes:

Manga	*distancia (km)*	*goles*	*% en gol*	*Mejor tiempo*
1ª	*56,6*	*76*	*52*	*3h 03′*
2ª	*42,4*	*127*	*88*	*1h 09′*
3ª	*(79,8 km) 72,6*	*0*	*-*	*-*
4ª	*63,7*	*116*	*81*	*2h 14′*
5ª	*43,9*	*111*	*78*	*0h 45′*
6ª	*(100,3 km) 36,3*	*0*	*-*	*-*
Suma	*315,4*	*430*	*50%*	*7h 12′*
Media	*52,6*			*1h 48′*

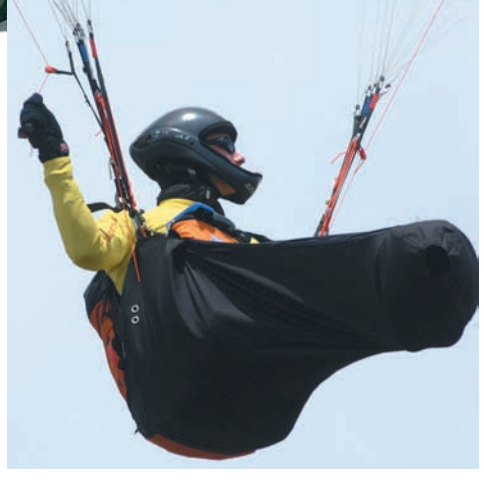
*Vuelos: **860.** Distancia total volada: **31.600 km***
*Media por vuelo y piloto: **36,7 km***
*Tiempo mínimo de vuelo: **7h 12′** (referencia base del 100%*)*
(suma de los mejores tiempos de cada manga con goles)
*Tiempo y distancia del campeón: **7h 16′** (+1%*) y **251,5 km** (-20%*)*
*Tiempo máximo: **12h 04′** (+68%*), peores tiempos en gol.*
(*) diferencia en % respecto a los mejores tiempos y distancias.

Unos meses más tarde, los 75 primeros clasificados de la Copa del Mundo viajaron a la isla francesa de La Reunión, en el océano Índico. La decisión de admitir únicamente a esos 75 primeros pilotos era algo inusual, pero, según los organizadores, la infraestructura no permitía un evento para 125 pilotos como en los de la Copa del Mundo. Además, parecían tener patrocinadores que les ayudaran a financiarlo, cosa que habría sido complicada con sólo 75 inscripciones de pago.

Ese evento fue un buen ejemplo de cómo debe destacar un piloto en las condiciones más diversas en el circuito de la Copa del Mundo. Alex Hofer, quien había dominado por completo la Copa del Mundo hasta ese momento, no pudo hacerse bien con las particulares y sua-

Despegue de Larouco Sur (Montalegre), con el pueblo de Gralhas al fondo. Recién acondicionado con hierba natural (regada a diario) para el Mundial de 2003. Foto: Martin Scheel/azoom.ch.

Despegue de Chaves durante el Mundial 2003 de Montalegre (Portufgal). A la derecha puede verse la cola de pilotos entre los matorrales. Foto: Mario Arqué.



Izquierda: El piloto brasileño Frank Brown, Subcampeón del Mundo en Montalegre 2003, voló con una Gin Boomerang III.

El suizo Alex Hofer fue Campeón del Mundo 2003. Voló con una vela UP Targa (prototipo de talla muy grande, adecuada para sus dos metros de altura). Tras el siguiente Europeo 2004 de Grecia, Alex se retiró de los eventos FAI I, pero comenzó a participar en la X-Alps.

Derecha: El Equipo español, de arriba a abajo e izquierda a derecha: Luís Castellanos (Jefe de equipo), Xevi Bonet, Juan Carlos Martínez, José Ramón Saiz, Lee García, Ramón Morillas, Bea García y Moisés Robles (asistente).

ves condiciones de La Reunión y cayó desde el sólido puesto de cabeza que ostentaba hasta un desilusionante 3er. lugar en la general final de la Copa del Mundo.

En la isla francesa se volaron nada más y nada menos que seis mangas, dos de las cuales únicamente fueron válidas para la competición local, pues valieron menos de 1.000 puntos. Al final, fue el veterano italiano Jimmy Pacher quien se impuso por delante del alemán Norman Lausch y del británico Bruce Goldsmith, 1er. evento de máxima categoría internacional en el que Bruce se subía al podium. La mejor chica fue Elisabeth Rauchenberger, con un impresionante 16º puesto en la general. El título de la Copa del Mundo 2003 fue para el alemán Achim Joos, por delante de los suizos Stephan Morgenthaler y Alex Hofer. El también alemán Norman Lausch fue 4º y el suizo Bruno Arnold, nuevo y prometedor piloto, 5º. Petra Krausova logró mantener su liderato en la clasificación general femenina a pesar de la fuerza con la que acabó la temporada Elisabeth Rauchenberger.

Un total de 16 mangas en 5 eventos no fue para tirar cohetes, pero si tenemos en cuenta que en la Copa del Mundo de Grecia no se voló nada por el viento, el resto de los eventos compartieron un promedio de 4 mangas cada uno. Achim comenzó lento la temporada, pero volvió con fuerza y se llevó el gato al agua al cogerle el truco a las condiciones de La Reunión. El sistema de descartes, diseñado precisamente para premiar a los rápidos e independientes, hizo por Achim en 2003 lo que había hecho por Alex en 2002.

El mundo de la competición sufriría un golpe devastador el 8 de agosto de ese 2003 cuando el estadounidense Scotty Marion, quien se había subido regularmente al podium durante esa temporada y la anterior, desapareció en Suiza mientras volaba distancia por libre entre dos eventos. A pesar de los sustanciales esfuerzos que se hicieron por encontrarle, financiados en parte por donaciones hechas por pilotos de todo el mundo, nunca se halló a Scotty. De carácter abierto y amistoso, Scotty había hecho muchos amigos durante su breve trayectoria en competición y se le sigue echando mucho de menos. La perplejidad que causó su desaparición de esta manera, es probable que tuviera un papel importante en la manera en la que los pilotos acogerían el sistema SPOT cuando surgió unos cinco años más tarde.

2004: Europeo en Kalavrita (Grecia) Chrigel Maurer ¡a tope!

La temporada 2004 comenzó en Feltre, Italia, y los organizadores tuvieron el acierto de disponer de dos zonas distintas para ese evento. Durante los primeros días, el circo se mantuvo en los alrededores de la fábrica de cerveza de Pedavena, cerca de Feltre, y luego se trasladó al sur para volar los últimos días en la zona de Bassano. La pega fue que el tiempo no colaboró, de modo que la fase de Feltre se convirtió prácticamente en una espera, y en la cara sur del macizo del Monte Grappa únicamente se voló una manga. Chrigel Maurer fue a tope desde la salida y ganó la única manga del evento, con lo que se aseguró el liderazgo en la clasificación de la Copa del Mundo ya desde el 1er. día. Su compatriota Steve Cox fue 2º y Bruce Goldsmith 3º. Bruce voló con una de las primeras versiones de lo que sería su Magic FR, diseño propio suyo, ahora en la resucitada Airwave Gliders, y que

yo sepa fue el 1er. diseñador de parapente en lograr victorias con velas diseñadas por él mismo, *además de Ondrej Dupal (Gradient)*.

Maurer y Cox llevaron sendos protos de Advance diferentes a lo que se veía en competición en ese momento. Se trataba de un modelo con una bóveda de arco muy pronunciada (casi circular), de elevado alargamiento y las puntas anchas y cortadas rectas, un nuevo concepto.

La danesa Louise Crandal había regresado a escena tras una breve pausa y se mostró una vez más invencible entre las chicas. El sudafricano André Rainsford-Alberts, quien ha contribuido mucho al contenido de este libro, acabó 8º en la prueba del Monte Grappa, lo que fue su 1er. resultado internacional notable.

Tras Italia, la Copa del Mundo se tomó un breve respiro antes de visitar Abtenau, en Austria, lugar donde años más tarde, en 2010, se celebraría el Campeonato de Europa. Se volaron 3 mangas, pero una protesta tras la 2ª hizo que únicamente puntuaran 2. Ganó el austriaco Christian Tamegger, seguido por un piloto «nuevo», el italiano Paolo Zammarchi, y por el alemán Achim Joos. 4º fue el suizo Stefan Wyss, y 5º el alemán Olli Rössel. La 1ª chica fue una vez más Louise Crandal.

A finales de junio se regresó a la popular zona de vuelo Talloires, junto al lago de Annecy, para celebrar la 3ª prueba de la Copa del Mundo 2004. 4 mangas voladas pueden considerarse un éxito tras los problemas meteorológicos de las 2 primeros eventos del circuito esa temporada. Volvió a ganar Christian Tamegger, esta vez por delante de Frankie Brown y del suizo Andreas Birenstihl. El italiano Paolo Zammarchi fue 4º y el checo Martin Orlik, continuando con su impresionante racha, 5º, resultado contundente para un relativamente recién llegado. La 1ª chica fue Petra Krausova en un discretísimo 75º puesto de la general. Las condiciones debieron de haber sido muy para hombres, pues mujeres normalmente bien clasificadas, como la suiza Elisabeth Rauchenberger, la francesa Caroline Brille o la danesa Louise Crandal, quedaron del 90º puesto en adelante.

A finales de agosto, los entusiastas viajaron a Kayseri, en Turquía y se encontraron unas condiciones que todavía hace que se les caiga la baba cuando se les menciona ese evento. 6 mangas en 6 días, con algunos nombres nuevos entre los ganadores de mangas. Sin embargo, al elaborar la general, fue un veterano quien destacó por encima del resto, y en más de un sentido. Y es que el alemán Achim «Big Bird» Joos se llevó a casa el trofeo, por delante del checo Tomas Brauner y del suizo Chrigel Maurer. Petra Krausova quedó la 1ª, claramente por delante de su principal adversaria, Elisabeth Rauchenberger. El austriaco Ritchie Trümel logró un meritorio 4º puesto, por delante del suizo Peter «Betsch» Neunshwander. Ritchie había demostrado una gran perseverancia en los años que precedieron a ese momento de gloria, y fue estupendo verle lograr ese resultado, mientras que Betsch, aunque no fuera un recién llegado, sí que era relativamente un principiante que mostró algo de potencial al mezclarse allí con los grandes nombres.

Petra Krausova y Alex Hofer. Campeones del Mundo 2003 (Montalegre).

Después de Turquía, sólo quedaba una prueba de la Copa del Mundo esa temporada, pero antes los equipos nacionales debían viajar a Kalavrita, en Grecia, para el Campeonato de Europa de 2004. Inicialmente planeado para mediados de temporada, dicho campe-

Europeo de Kalavrita (Grecia) 2004. Fotos: Xevi Bonet y Martin Scheel.

Equipo español:
En este Europeo, el 9 de octubre de 2004, falleció en accidente Carlos Izquierdo, al caer tras una cascada de incidentes sin lanzar el paracaídas de emergencia. Trataba de hacer una baliza sotaventada con mucho viento. Phil Broers aterrizó para asistirle.

Christian Maurer (Suiza), con un prototipo de Advance, 8° Campeón de Europa, con 22 años. El 2° fue Bruce Goldsmith (Airwave Magic FR) y 3° el checo Tomas Brauner (Mac Para Magus 3). En femenino: 1ª la checa Petra Krausova (Mac Para Magus 3), 2ª la alemana Ewa Wirnierska (Advance Omega 6) y 3ª la francesa Caroline Brille (Advance Omega 6).

onato se pospuso a octubre debido a asuntos relativos a la seguridad en los Juegos Olímpicos de Atenas, celebrados en verano. Eso, probablemente, salvó el campeonato, pues Kalavrita parece ser un sitio muy ventoso en verano. En octubre al menos se pudieron volar 5 buenas mangas en 12 días, lo que sigue sin ser nada del otro mundo, pero sí aceptable si se compara con el Campeonato del Mundo anterior que tuvo lugar en pleno verano y dio 6 mangas.

El último día del campeonato se vio ensombrecido por la trágica muerte del español Carlos Izquierdo, quien sufrió un accidente en un mal sitio y falleció allí mismo a consecuencia de las lesiones. Como suele ocurrir, se desató el caos cuando pilotos golpeados por el pesar trataron de racionalizar lo irracional, pero al final creo que la mayoría de los presentes estarán de acuerdo en que las condiciones durante esa manga no fueron menos seguras de lo habitual, y la triste conclusión a todo ese lío es que, en mi opinión, independientemente de las medidas que tomen quienes ponen las mangas, siempre queda un elemento de riesgo que no puede eliminarse, y Carlos fue víctima de ese riesgo.

El belga Philippe Broers, ahora famoso por los vídeos que hace para la Copa del Mundo, aterrizó para asistir a Carlos en el lugar donde cayó, pero no pudo hacer nada para evitar su muerte.

La organización tardó en activar el rescate y el helicóptero también tardó varias horas en llegar, porque los militares tuvieron que enviar a otro helicóptero emplazado más lejos para ese rescate.

Tras haber dicho que esa manga no fue más insegura que muchas otras, sigo pensando que merece la pena mencionar que los protocolos de emergencia en ese campeonato no existieron (otro piloto que se accidentó en otra manga tuvo que esperar demasiado tiempo a que llegasen los paramédicos), pero la cuestión es si eso no es algo que simplemente hay que dar por descontado cuando elegimos volar en zonas de fuera del centro de Europa. En los Alpes encontramos servicios de rescate en montaña de lo más eficientes, pero en cualquier otro lugar, es cuestión de suerte cuando ocurre una desgracia.

Tras 5 mangas, Chrigel Maurer se llevó el título a casa, seguido de Bruce Goldsmith y empatados en 3er. lugar el checo Tomas Brauner y el belga Philippe Broers. Fue el 1er. podium internacional de Philippe, y también la 1ª vez que yo recuerde que un piloto se suba al podium gracias a parte de sus puntos obtenidos como compensación por haber aterrizado para auxiliar a un competidor accidentado, lo que desde luego es siempre admirable. Alex Hofer, quien voló el campeonato en su habitual estilo independiente, perdió una manga por completo al entrar en el cilindro de salida con 5 minutos de antelación, lo que le apartó de los primeros puestos y tras ese europeo nunca volvió al equipo suizo. Petra Krausova fue la 1ª mujer, por delante de un nombre nuevo en las clasificaciones femeninas: Ewa Cieslewicz, alemana de origen polaco. Ewa llevaba pocos años volando, pero iba fuerte. Había demostrado maneras al quedar 2ª en el Nordic Open celebrado en Laragne, Francia, y Petra o Louise debían haberse dado cuenta de que sus días de dominio sin oposición estaban a punto de acabar.

El último evento grande de la temporada 2004 fue la Copa del Mundo programada para Tapalpa, en México. Olli Rössel llevaba una pequeña ventaja sobre Maurer después del evento de Turquía, pero, ¿sabría mantener la cabeza fría para conservar esa ventaja en Méjico o sería el estrés de estar en cabeza demasiado para él?

La Copa del Mundo de Tapalpa se convirtió en algo realmente emo-

cionante. De 6 mangas que se comenzaron, sólo puntuaron 3 y el último día la tension parecía estar haciendo mella en Olli, pues iba bastante retrasado cuando los primeros pilotos, con Frank Brown a la cabeza, comenzaron su planeo final. Si Frank ganaba el día con un buen margen, podría adelantar a Olli en la clasificación general final, pero apenas a unos kilómetros del gol se oyó el primer trueno y se canceló la manga. Al no haber pilotos aún en gol, la manga no puntuaba y el alemán Olli Rössel ganó la Copa del Mundo 2004. En 2º lugar de la general final de ese año quedó el italiano Paolo Zammarchi, y 3º fue Frank Brown, con Achim Joos y Chrigel Maurer 4º y 5º respectivamente.

La prueba de México la ganó el suizo Stefan Wyss, seguido de Paolo Zammarchi y Torsten Siegel, y la 1ª fue Petra Krausova, quien también ganó el título de la Copa del Mundo ese 2004.

En lo relativo al material a destacar esa temporada, dos velas sobresalieron respecto al resto. La primera podía comprarla cualquiera, pero su aspecto extremo parecía mantener reacia a la gente: la Ultima 3 de AirCross. Esa vela ya llevaba unos años en el mercado, pero muy pocos pilotos punteros habían elegido competir con ella. Únicamente cuando Phillipe Broers la llevó a Grecia y acabó 3º en el europeo, se empezó a fijar la gente en ella, pues la ventaja que tenía en los planeos largos contra el viento era evidente. La U3 transformaba en altura los meneos mucho mejor que el resto de velas de mercado y en esos planeos prolongados viento en contra podía con todas salvo tal vez con el prototipo de Advance que volaba Chrigel Maurer. Esta última suponía otro salto enorme en prestaciones y, sin querer menoscabar el talento y la destreza casi infinitas de Chrigel, también creo que esa vela tuvo mucho que ver con su aparición como el mejor piloto de competición del mundo durante la temporada 2004.

Otra marca que llamó la atención ese año fue la recientemente creada Axis Para, de la república Checa. Sólo la volaba aún el piloto de la fábrica David Ohlidal, pero las Mercury ya atraían la atención porque parecían mucho más manejables que, por ejemplo, la U3 y seguían teniendo muy buen rendimiento y velocidad, característica que compartían con otra vela checa, la Magus de Mac Para.

2005: Mundial en Governador Valadares (Brasil) y temporada europea de la Copa del Mundo

La temporada 2005 tuvo su pistoletazo de salida en Brasil, con el Campeonato del Mundo de Governador Valadares. Chico Santos, quien ya tenía experiencia en llevar grandes eventos de ala delta y parapente, estuvo al cargo de un campeonato bien organizado en la autoproclamada capital mundial del vuelo libre. Desde la prespectiva de un piloto, no fue menos interesante darse cuenta de que, durante los días que duró dicho evento, Governador Valadares se convirtiera en capital mundial de las chicas guapas fans de voladores, lo que sin duda contribuyó a la calidad del ambiente de fiesta que tuvimos. Hasta la fecha, no sé de dónde salieron todas esas mujeres hermosas, pues en mis visitas anteriores y posteriores a 2005, fueron mucho menos asombrosas en ese aspecto. Pero, ¿qué importancia tenía mientras la cosa funcionara? Para entretenernos durante el día estaba Matthias Rotten, quien acudió como piloto reserva del equipo suizo y hacía acrobacia normal o se enganchaba la vela en la silla al revés,

de manera que él quedara mirando hacia atrás, y ejecutaba de esa guisa las maniobras acrobáticas encima de nuestras cabezas.

Ese Campeonato del Mundo tuvo nada más y nada menos que 10 mangas válidas, lo que supuso que la clave para ganar residía en la regularidad, y ninguno de los pilotos presentes podía igualar en regularidad al suizo Steve Cox. Su prototipo de Advance, basado en la vela de Chrigel Maurer, pero aún más alargada, también le ayudó. 2º fue el austriaco Christian Tamegger y otro suizo fue el 3º: Stefan Wyss. El 4º y 5º puestos los lograron respectivamente otro austriaco, Alex Schalber, y otro suizo, Toni Caniglia. Louise Crandal se había dejado convencer por Gin Seok para que regresara a la competición y estuvo tan fina como siempre, pues acabó en 18º puesto de la absoluta y con ello aseguró el título femenino tanto para ella como para Gin. Merece la pena mencionar que el propio Gin compitió en el equipo de su país, Corea del Sur, igual que hizo para Chequia el diseñador de Axis Para, Frantisek Pavlousek, y el británico Bruce Goldsmith, quien estaba diseñando para Airwave.

El final del campeonato fue polémico. Christian Tammeger lo lideraba hasta que llegó la última manga. Ya se habían volado 9 buenas mangas y el día amenazaba tormenta desde temprano con buenos desarrollos y frentes de lluvia al norte y este. Aun así el comité de pilotos (Brown y Pacher) con el organizador lanzaron la prueba cuando los cumulonimbos ya nos rodeaban y la base de las nubes bajó tanto que casi tocaba el despegue este. Enseguida el frente de tormenta se soldó y como la prueba discurría hacia el noroeste con la idea de escapar de las nubes, fuimos alejándonos río Doce arriba hasta que llegó la turbonada (no era turbulenta pero si intensa). Por la radio los pilotos se quejaron y el organizador, mandó el helicóptero militar a medir la velocidad del viento en la zona donde estaban volando los pilotos (20 km al norte del pico Ibituruna), reportaron 30 km/h de viento, y como el reglamento decía que se volaría mientras el viento no superase los 35 km/h, pues no pararon la manga y los pilotos continuaron luchando contra ese fuerte viento de frente. Fueron unas condiciones muy aleatorias, que pillaron a unos más bajos y pincharon (entre ellos Tammeger) y a otros más altos y lograron avanzar un poco más hacia la baliza, entre ellos Cox. Adelantó a Tammeger el último día y ganó el Mundial.

Cox además de llevar una vela muy alargada, también usaba una silla híbrida, con la base de una UP Fast II de hamaca y un carenado de piernas y colín trasero de Advance. El resultado era una silla muy estrecha y plana para volar tumbado con poquísima sección frontal. El mismo concepto que usaría Andi Aeby 4 años más tarde en el Mundial de Méjico que ganó. ¿Silla talismán o pura ventaja aerodinámica?

En cuanto a las velas, la más numerosa fue la Gin Boomerang 4, lanzada en ese mundial, donde se comportó bien en general. Se parecía bastante al prototipo con el que Maurer ganó el europeo 6 meses antes, al abandonar las puntas elípticas de todas las Boomerangs anteriores por unas puntas rectas truncadas y con una gran bóveda.

Curiosamente Advance esta vez hizo lo contrario, cambiando mientras su concepto y aunque conservaban la bóveda en arco alto, las puntas ya no eran cuadrangulares sino elípticas y todas las tallas presentes en ese Mundial tenían alargamientos diferentes.

Las condiciones suaves de Valadares no fueron un problema para la Boomerang 4, salvo por dos accidentes, uno del propio piloto de prue-

bas de Gin, quien tuvo que tirar el paracaídas y otro de un americano que cayó sobre el tejado de una chabola, en autorrotación.

Luego en España, esa misma primavera, todas las Boomerang 4 dieron con los huesos de sus pilotos en el suelo (Vendrell, Egaña, Solis, Bonet). en Castejón de Sos una se rompió en vuelo y otras 2 también bajaron en paracaídas. Hasta Xexi Bonet tuvo que lanzar el emergencia sobre la pared de Terradets en Àger, aterrizando arriba y bajando escalando. Para ese nacional 2005 en Berga, Xevi volvió a la Boomerang 3 y la 4 quedó aquí proscrita, pero seguía volando en la PWC.

La Copa del Mundo 2005 comenzó en abril en Sopot (Bulgaria), donde fue este año el Mundial 2013. Unas condiciones meteorológicas difíciles supusieron que solo se volaran 2 mangas, pero ambas carreras interesantes y exigentes, de las que ponen a prueba la destreza. Ganó Chrigel Maurer por delante del francés Greg Blondeau y el veterano austriaco Armin Eder, y en 4º y 5º puestos los talentos emergentes de los hermanos eslovenos Aljaž y Urban Valic. Un recién llegado, el brasileño Rodrigo «Slow» Monteiro, atrajo algo de atención al quedar 6º, lo cual no fue señal precisamente de ser «lento». Entre las chicas, ganó de nuevo Petra Krausova, por delante de la japonesa Keiko Hiraki.

Después de Sopot, la Copa del Mundo viajó a Bourg St. Maurice en los Alpes franceses, donde esperaban a los pilotos unas condiciones fuertes y exigentes, y se volaron 4 mangas entre las estaciones de esquí de la zona. 2 de las mangas las ganó el veterano piloto francés Patrick Berod, quien además lo hizo bien en las otras 2, con lo que ganó la general con unos 300 puntos de diferencia sobre Bruce Goldsmith y Frank Brown. Un nombre nuevo, el dentista volador belga Paul Schmit, llevó por fin a una U3 a buenos resultados en la Copa del Mundo con su 4º puesto, mientras que el suizo Andreas Birenstihl fue 5º. Ewa Cieslewicz, salió por fin de la sombra de Petra Krausova y con un respetable 26º puesto ganó en la categoría femenina, lo que la puso también en cabeza del ránking general de la Copa del Mundo. Como ya se llevaban 6 mangas voladas en esa temporada 2005, había que descartar 2 para la clasificación general y con ello Patrick Berod pasó a encabezarla a pesar de no haber volado en el evento de Sopot. Nadie lo sabía entonces, pero la Copa del Mundo del Bourg St. Maurice sería la última vez que tuvimos el placer de competir contra el alemán Norman «full-speed» Lausch, quien fallecería días más tarde en Interlaken mientras probaba una vela.

Se le rompió el suspentaje en vuelo, al que le había hecho nudos de trimado, mientras realizaba una barrena para probar el comportamiento de la vela (intermedia) con vistas a la homologación.

El espectáculo debía continuar y la Copa del Mundo siguió en Niš, (Serbia), unas semanas más tarde, donde unas condiciones flojitas hicieron que en 2 de las mangas no llegaran pilotos a gol, lo cual alteró bastante las clasificaciones. Hubo nombres nuevos que disfrutaron de la gloria de ganar una manga de la Copa del Mundo, como el brasileño Luciano «Bafinho» Bender o el griego Slawomir Matras. Bafinho incluso subió al 3er. peldaño del podium, por detrás de Chrigel Maurer y del francés Charles Cazaux. Ese fue también el 1er. podium de Cazaux en una Copa del Mundo, aviso para lo que lograría más adelante. Ewa seguía su carrera ascendente y ganó en chicas con un 21º puesto de la general.

La anécdota destacable de ese evento sucedió durante una recogida

Podium del IX Mundial de parapente, en Governador Valadares (Brasil), febrero-marzo 2005. Foto del Top Ten: 1° Steve Cox, 2° Christian Tammeger (no se quedó para la premiación), 3° Stefan Wyss, 4° Alex Schalber, 5° Anton Caniglia (tampoco sale en la foto), 6° Torsten Siegel, 7° Luca Donini, 8° Christian Maurer, 9° Frank Brown, 10° Christian Biasi. En Femenino: 1ª Louise Crandal, 2ª Ewa Wirsnieska, 3ª Elisabeth Rauchenberger. Por naciones: 1ª Suiza, 2ª Alemania, 3ª República Checa, 4ª Austria, 5ª Italia. España fue 11ª y el mejor español clasificado fue Borja Rodríguez, en el pueso 22°, siendo Bea García la 10ª mujer. Las 10 mangas las ganaron: Goldsmith, Lausch, Brown, Tammeger, Wyss, Mongenthaler (ganó 2), Petra Krausova, Donini y Maurer la última. Fotos: Martin Scheel / Rodolfo Puertas / Mario Arqué.

1.- 32 mujeres (21% del total de participantes).
2.- Bruno Menescal (director de seguridad), firmando autógrafos. Concursos de pintura, visitas escolares al aterrizaje, en Governador Valadares el vuelo es tan natural como el fogo (baile para todos), la Run (camión musical) o el Gospel dominical.
3.- Manica y Chico Santos (Go-Up Brasil), cabezas de la organización del Mundial.
4.- El estado Minas Gerais "exporta" piedras preciosas y bellezas.
5.- No te sorprendas si algún chaparrón se cruza en tu camino, estás en el trópico.
6.- Equipo español (la bandera la pasa Borja).
7 y 10.- Briefing y mucho ambiente en el despegue.
8.- Comité de pilotos y de seguridad, largas discusiones y muchos puntos de vista.
9.- Batata "solo ante el peligro" (complot de los jefes de equipo, un poder en alza).

El equipo español pasó del 8° puesto el 1er. día al 21° por los pinchazos de la 2ª manga, después remontó al 20, 19, 15, 14, 13, 12 para terminar 11°. Mejoró el resultado del pasado Mundial de Portugal 2002 en que terminó 17°.

Los auténticos protagonistas del lugar: el Pico Ibituruna, el río Doce, las nubes y la naturaleza en todas sus expresiones (incluida la libélula). Gol de Toria da Paz.

Steve Cox y su alargado prototipo de Advance en el gol de la ciudad. Cada prototipo del equipo Advance tenía un alargamiento diferente según el gusto de cada piloto. Este era el más alargado de todos. Foto: Rodolfo Puertas.

Governador Valadares (Brasil)
Pico Ibituruna y río Doce
Foto: Martin Schiwal

desde el gol sobre un gran camión militar 4x4. Cargado hasta arriba con pilotos y velas, tomó una curva demasiado deprisa y se dio la vuelta, lo que dejó a varios pilotos atrapados debajo. Por sorprendente que parezca, sólo hubo heridos leves, a pesar de que al menos un piloto pasara 20 minutos atrapado bajo el camión hasta que sus compañeros lograron sacarlo con sus propias manos. Como decían los folletos turísticos: Serbia siempre te sorprende.

Después de Serbia, muchos pilotos seguro que se sintieron como si estuvieran volviendo a casa cuando viajaron de nuevo al Monte Cornizzolo para la 4ª prueba de la Copa del Mundo 2005. Se volaron 4 mangas y las primeras 2 las ganó el suizo Michael Witschi. Como ocurre con frecuencia, su resultado en la 3ª manga fue pobre, pero por suerte lo hizo muy bien el último día y acabo 6º en la general, resultado de lo más respetable. El evento lo ganó Chrigel Maurer por delante del checo Martin Orlik y el francés Max Jeanpierre, y Ewa volvió a ganar, esta vez con un magnífico 12º puesto en la absoluta. 4º y 5º fueron Frank Brown y Torsten Siegel, y el ránking de la Copa del Mundo pasó a encabezarlo Chrigel Maurer, por delante de Patrick Berod y Charles Cazaux. Sólo quedaba un evento, en la Serra da Estrela, Portugal.

La ronda portuguesa se vio tostada con temperaturas extremas y sequía, lo que dio lugar a numerosos incendios forestales y los consiguientes intentos de los bomberos locales por apagarlos con medios aéreos. Eso supuso que sólo se volaran 3 mangas, pero al menos fueron satisfactorias. El alemán Torsten Siegel subió a lo más alto del podium por 1ª vez en una Copa del Mundo, por encima del italiano Marco Littame y de Chrigel Maurer. Marco era un rostro nuevo en los podiums de la Copa del Mundo y estaba sin duda encantado de verse allí. Max Jeanpierre y David Ohlidal fueron 4º y 5º, y Ewa la primera mujer en el 25º puesto de la general.

Cuando se repasan las clasificaciones de la temporada 2005, parece que aparte del proto de Chrigel, el resto de las velas se estaban acercando más entre sí y en los podiums se mezclaban ya muchos fabricantes diferentes. Hay que mencionar sin embargo que muchas de esas velas no se fabricaban en serie, sino que eran prototipos de las mejores cabezas de la industria, afinados por los propios pilotos. La U3 que sí era de serie, seguía sin recibir el reconocimiento que merecía, tal vez debido a que AirCross era un jugador demasiado pequeño para prestar gratis velas a pilotos de competición. Por lo que recuerdo, 2005 fue el año de los primeros prototipos del U4 de 2 bandas, pero a pesar de sus buenas prestaciones en planeo, el mercado seguía temeroso y sin estar preparado para abrazar esa tecnología, quizás también porque esas velas a duras penas giraban.

2006: ¡Donini está de vuelta!

La temporada 2006 comenzó en marzo, con una Copa del Mundo en una nueva zona de Brasil, Castelo, en el estado de Espírito Santo, al sureste de Governador Valadares. Como suele ocurrir, cuando se tienen que volar competiciones de parapente en Brasil durante la temporada de lluvias (para evitar que coincidan en fechas con las mejores condiciones primaverales en Europa), el campeonato tuvo que vérselas con una humedad excesiva, pero se volaron y validaron 6 mangas y en 2 de las cuales aparecieron nombres «nuevos» cruzando la línea

de gol los primeros, y otras 2 que ganó la emergente estrella suiza Andy Aebi. El belga Paul Schmit ganó su 1ª manga en una Copa del Mundo, igual que hizo el austriaco Rudi Untermoser. Las otras 2 mangas las ganaron el as local Frank Brown, pieza fudamental para llevar la Copa del Mundo a Castelo y el francés Greg Blondeau, a quien únicamente faltaba ser más regular para meterse entre los buenos. La general de esa Copa del Mundo la ganó Chrigel Maurer, como la mayoría de la gente esperaba, y los checos Tomas Brauner y Martik Orlik fueron 2º y 3º, seguidos del austriaco Heli Eichholzer y del suizo Andy Aebi, este último empezando a comprender el valor de ser regular tras llevar tiempo sabiendo ir deprisa. La 1ª mujer de nuevo fue la alemana Ewa Wiesnierska quien, tras un lento comienzo, logró superar a la futura señora de Maurer, la suiza Karin Appenzeller, al 2º puesto.

De Castelo a Seeboden, en Austria, hay un largo camino, y no sólo geográfico. Si en Castelo pudieron volarse 6 mangas en la temporada de lluvias, en Seeboden únicamente pudo volarse una en la temporada seca (verano). Y dicha manga no fue ni siquiera idónea, pues nadie llegó a gol. El que voló más lejos fue Greg Blondeau, seguido del japonés Oggi Okisawa y de Martin Orlik. Ewa siguió por delante de Karin Appenzeller entre las chicas. Pero en cualquier caso fue una Copa del Mundo que no supuso gran cosa.

Europeo de Morzine (Francia) 2006

Después de Seeboden, llegó el evento FAI del año, en el mes de julio. Con apenas 5 mangas voladas, ese campeonato no supondría récord alguno, pero por otro lado nadie podrá decir que el resultado final se debiera a la «suerte». El italiano Luca Donini, campeón del mundo 2001, volvió a lograrlo y siendo amateur venció a los profesionales de fábrica, Chrigel Maurer y Tomas Brauner, por decirlo de alguna manera. Posteriores análisis de las trazas GPS demostraron que una diferencia entre Luca y muchos otros pilotos era su velocidad de planeo, quien, salvo en las térmicas, llevaba siempre el pedal a fondo, lo que parecía funcionarle. Como muchos sabréis ese estilo de vuelo se convirtió en la norma, al menos desde la llegada del Ozone R10, pero en 2006 seguía siendo poco común llevar pisado más de medio pedal salvo en el planeo final. Eso suponía que ese amateur de Donini, estaba innovando con sus velocidades de planeo. El suizo Michael Witschi logró el 4º puesto en su 1er. y único evento FAI, y el francés Charles Cazaux fue 5º. La 1ª mujer fue la checa Petra Krausova, y su compatriota Martin Orlik sufrió en la 2ª manga una plegada cuando estaba muy bajo y apenas a 100 metros de la línea de gol y vio el resto del campeonato escayolado, una auténtica pena tras su buen rendimiento en las competiciones anteriores a este europeo.

En ese europeo el equipo español volvió a tener mala suerte, cuando se accidentó Paco Renedo, al quedar sotaventado en una térmica.

Después de Morzine vino Fiesch, apenas un poco más al este, pero ya en Suiza. Resultaba raro leer la hoja de clasificaciones con una única manga, pues parecía que estuviera dada la vuelta. En el puesto 108º y último aparecía Chrigel Maurer, mientras que en el 2º y 3er. puestos estaban la rusa Marina Olexina y la polaca Claudi Bulgakow. Aunque nadie duda de que esas chicas hubieran demostrado ser pilotos consumadas por derecho propio, no era normal verlas subirse

al podium de una Copa del Mundo. Por desgracia para ellas, esa única manga valió apenas 200 puntos, por lo que no fue válida para la clasificación general de la Copa del Mundo. El vencedor de esa manga, y por tanto del evento, fue el austriaco Christian Tamegger.

El 4º y penúltimo evento de la temporada de la Copa del Mundo tuvo lugar en Kobarid, Eslovenia. Al igual que en ocasiones anteriores, el tiempo estuvo así así, pero a pesar de ello se volaron y puntuaron 4 mangas. Chrigel Maurer volvió a ejercer su magia y se subió a lo más alto del podium, seguido del fundador y propietario de la marca de sillas Kortel Design, el francés Denis Cortella y del checho Tomas Brauner. En 4º lugar, un nombre relativamente nuevo, el esloveno Primoz Podobnik, y Christian Tamegger fue 5º. La mejor chica fue la recién llegada Renata Kuhnova, de Chequia.

La temporada de competición 2006 terminó en la isla de La Reunión. Antes de dicho evento, Chrigel Maurer llevaba una sólida ventaja sobre Tomas Brauner y Greg Blondeau, pero las peculiares condiciones de la isla ya habían puesto patas arriba las clasificaciones en anteriores ocasiones, por lo que no podía darse nada por definitivo cuando los 80 primeros clasificados viajaron a la isla francesa del Índico. Pero Chrigel tenía una mentalidad de acero esa temporada y no tuvo problemas en manejarse en las flojas e inpredecibles condiciones de La Reunión. Se puntuaron 6 mangas, por lo que se convirtió en la Copa del Mundo más importante de la temporada. A esas alturas, nada podía con Chrigel, pues no sólo ganó la general de la Copa del Mundo, sino que también se llevó la prueba de La Reunión, es decir, su 3er. evento de Copa del Mundo esa temporada. 2º en La Reunión fue el suizo Bruno Arnold, seguido del francés Greg Blondeau, el suizo Stefan Wyss y el esloveno Primoz Podobnik. En chicas ganó Petra Krausova, por delante de la prometida de Chrigel Karin Appenzeller, y en 3er. lugar un nombre nuevo: la también suiza Anja Kroll, a quien habría que vigilar, pues parecía que tenía ganas. En la clasificación general final de la Copa del Mundo, por detrás de Maurer, quedaron en ese orden Greg Blondeau, Tomas Brauner, Primoz Podobnik y Denis Cortella. Es interesante fijarse en que de los 30 primeros clasificados, sólo uno no había volado en todas las Copas del Mundo de esa temporada: el suizo Andy Aebi, quien acabó 9º en la general. Con un total de 18 mangas voladas, Andi gastó 4 de sus 5 descartes posibles por no haber ido a Kovarid.

La tendencia hacia la homogenización de prestaciones entre las marcas punteras continuó esa temporada, pues en las clasificaciones aparecía una mezcla de velas de Gin, Mac Para, Axis, UP, Advance y Gradient. Nuevas fueron la Icepeak de Niviuk, volada con gran éxito por Bruno Arnold y Erwan Didriche entre otros, y la 1ª encarnación de éxito de la Ozone Mantra R, volada por el británico y piloto de pruebas de Ozone Russell Ogden. También comenzaron a mezclarse en la melé velas como la Tracer de Sol o la Stratus 6 de Swing. La Aircross U3, ¡ya en su 6º año!, seguía siendo más o menos una vela de referencia, todavía muy competitiva.

¿Por qué tardaron los pilotos seis años en enterarse de que ese diseño era superior, cuando apenas les llevó una semana darse cuenta de lo mismo cuando más tarde apareció la Ozone Mantra R10.2?

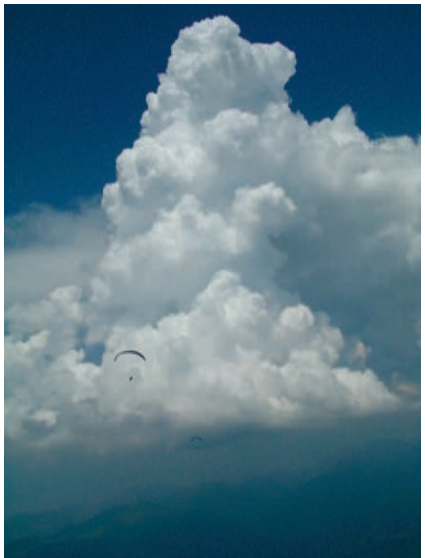
2007: El año de los hermanos Valic

La temporada 2007 arrancó en febrero en Manilla (Australia), con la celebración del X Campeonato del Mundo FAI. El organizador del evento, Godfrey Wennes, era perro viejo tanto en volar en competiciones como en organizarlas, y si las condiciones meteorológicas hubieran puesto más de su parte, seguramente habría sido uno de esos campeonatos de los que quedan indeleblemente grabados en la memoria. Lo malo es que el tiempo no colaboró y el normalmente seco terreno australiano se transformó en un auténtico barrizal más o menos durante la duración del campeonato. Antes del mundial se acababa de celebrar una prueba de la XC Open Series, un campeonato de distancia, y muchos de los equipos nacionales habían decidido usarla como entrenamiento. Eso, por su parte, haría que nuestro deporte acaparara el mayor interés de los medios de comunicación conocido hasta la fecha. El primer incidente convertido en gran noticia ocurrió unas semanas antes en Bright, cuando un águila de las grandes, el equivalente australiano del águila real, se mosqueó cuando la piloto británica Nicky Moos entró en su territorio, y procedió a atacarla con bastante violencia. Es de reseñar que ese águila supo diferenciar muy bien que la vela no era más que un soporte, y que la intruso era el «animal» que colgaba ¡nueve metros más abajo! Así que se fue a por Nicky y a los medios sensacionalistas les encantó la noticia, aunque a Nicky no le hicera gracia.

Luego, unos días más tarde, cuando empezó a volarse el XC Open, varios pilotos no supieron estimar bien el riesgo de unos cumulonimbos que se acercaban y se pusieron en órbita. El chino Zhong Pin He fue alcanzado por un rayo y falleció a unos 6.000 metros, mientras que la alemana Ewa Wisnierska siguió subiendo dentro de la nube otros 4.000 metros, hasta alcanzar la friolera altitud récord de 9.946 metros, ya inconsciente y cubierta de una capa de hielo, pero aún viva. Gracias a un golpe de suerte que rayó el milagro, acabó derivando hacia una zona de aire descendente, recuperó el conocimiento en el aire y consiguió aterrizar, aturdida y helada, pero sin lesiones. Una vez más, los medios de comunicación se pusieron como motos. Dos chicas guapas, dos incidentes extraordinarios en el aire, y todo en una misma temporada de vuelo libre en Australia. En comparación, la trágica muerte del piloto chino no recibió prácticamente atención alguna.

En el aspecto deportivo, el XC Open pareció haberse llevado todo el buen tiempo disponible, igual que el Nordic Open tuvo las mejores condiciones antes del mundial de Portugal 2003. En Manilla, eso supuso que únicamente puntuaran 5 mangas, y cada una de ellas fue una prueba más de persistencia que de ir de carreras. El británico Bruce Goldsmith, quien había ido subiendo progresivamente en las clasificaciones en años prececentes, fue al final el rey de la perseverancia, seguido del francés Jean-Marc Caron y de alguien completamente nuevo, el estadounidense Thomas McCune. Bruce escribió una página en la historia del parapente al ser el 1er. diseñador que ganaba un Campeonato del Mundo con una vela creada por él mismo. 4º fue el suizo Andy Aebi y 5º el checo David Ohlidal, mientras que la compatriota de este último, Petra Slivova (antes Krausova), ganó en la femenina.

El mundial de Australia con la plata del francés Jean-Marc Caron, impulsaron a la nueva marca Niviuk, a su diseñador (el ex-competidor de cross y acróbata Olivier Nef) y a su Icepeak 2 a la élite de los fabri-



 Torsten Siegel, sobre el complejo de Avoriaz (Francia). Fotos: Martin Scheel.

134 pilotos, de 30 países, 5 mangas (de 47 a 91 km) de 12 previstas (por tormentas y anulaciones aunque se voló casi todos los días). Maurer defendía su título Europeo de Grecia y partía como favorito después de llevarse la General de la PWC 2005 (también ganaría la de ese año 2006 y la siguiente de 2007). Este Europeo estuvo dirigido por el veterano campeón francés Ali Gali.
Así que Maurer (Advance) empezó ganando la 1ª manga, el esloveno Aljaz Valic fue 2º (Mac Para Magus5) y la 2ª manga fue para su hermano Urban Valic (también con Magus5) seguido de Maurer, siendo Aljaz 3º, la general hasta ese momento la lideraba Maurer seguido de Aljaz. En la 3ª manga Urban fue 2º y la 5ª y última manga la ganó por fin Aljaz Valic. A pesar de destacar en estas mangas, Aljaz terminó 13º, siendo el checo Tomas Brauner mucho más regular, logrando el bronce sin ganar una sola manga, mientras que su compatriota Petra Krausova conseguía el oro femenino, también volando con una Mac Para Magus4.
Luca Donini ganó gracias a que se anuló la última manga, cuando Maurer le sacaba una térmica de ventaja acercándose al gol. Destacar a los dos hermanos Valic, quienes siempre atacaban y se llevaron 2 mangas o el joven suizo Andy Aebi, quien fue penalizado (con otros 5) por meterse en una nube el 2º día, sino habría podido ser 5º. Aebi sería Campeón del Mundo en Méjico 2009.

Luca Donini fue Campeón de Europa 2006 en Morzine-Avoriaz / Les Gets (Francia) y volvió a serlo en 2010 en Abtenau (Austria).
Ya había sido Campeón del Mundo en Sierra Nevada 2001, y al igual que en 2006, volando un prototipo de Gradient Avax (aquí con el RS7). En cambio en 2010 ganó con una Ozone R10. En 2011 fue plata en el Mundial de Piedrahíta.

X Mundial de Manilla (Australia) 2007, fotos: Martin Scheel/Azoom.ch.

Bruce Goldsmith (GBR) y Petra Slivova (Krausova) (CZE), campeones del mundo..

cantes. 1er. gran triunfo de una serie de resultados ascendentes que cuajarían por completo con el título Mundial de este año 2013, cuando subieron a sus pilotos a 5 de los 6 cajones disponibles en las dos categorías (masculino y femenina), llevándose el título mundial individual.

Depués de Australia, en el calendario figuraba Irabaki, en Japón, y los pilotos viajaron a la tierra del sol naciente, donde se volaron 2 buenas mangas, una rápida y otra lenta. Si alguien no se había fijado en ello el año anterior, en Eslovenia había nuevos talentos emergentes y dichos talentos hicieron su irrupción en Japón. Aljaž Valic ganó la 1ª manga, liderando a 89 pilotos hasta el gol y su hermano Urban entró apenas 50 segundos más tarde. El también esloveno Primoz Podobnik también entró de los primeros en esa 1ª manga, y como en la 2ª, que fue mucho más larga, hizo el 4º mejor tiempo, se aseguró el puesto más alto del podium, por delante de su compatriota Urban Valic y del checo David Ohlidal.

Tras la prueba de Irabaki, tocaba viajar a Áger, en España, donde nunca se había volado una Copa del Mundo, pero el sitio tenía un largo historial de competiciones importantes y exitosas en ala delta y parapente y lo demostró con 5 buenas mangas de 6 posibles. Chrigel Maurer dejó claro que los eslovenos no le amedrentaban lo más mínimo y ganó 2 de las 5 mangas, mientras que su compatriota «Betsch» Neuenschwander permitió gentilmente que su veterano compañero de equipo Housi Bollinger, quien había ganado su 1ª prueba de la Copa del Mundo en 1992, ganara la manga el último día. Por detrás de Chrigel Maurer en la general, quedaron Jean-Marc Caron y el talento emergente Stefan Schmoker, de Suiza, seguidos de cerca por Urban Valic y David Ohlidal. La mejor chica fue la suiza Eliane Ueltschi, en un discreto 76º puesto de la general.

La Copa del Mundo siguió en el ya casi ineludible Monte Cornizzolo, en Italia. En esta ocasión, la zona sí que se portó y se volaron mangas todos los días, con pruebas de longitud entre mediana y larga que llevaron a los pilotos tanto sobre el terreno alto que hay al norte del Cornizzolo como hacia el sur, sobre terreno relativamente llano, entre Lecco y Milan. En general fue una competición perfecta, de esas que me arrepiento de haberme perdido. Como ya era habitual, el puesto más alto del podium lo ocupó Chrigel Maurer, con su compañero de equipo Andy Aebi 2º y el austriaco Christian Tamegger 3º. 4º y 5º fueron Urban Valic y Jean-Marc Caron, y en un fabuloso 16º puesto y 1ª entre las chicas, la suiza Anja Kroll, su 1er. podium. Nuevo entre los 10 primeros fue el coreano Seyong Jung, algo meritorio en una Copa del Mundo tan disputada como esa.

El penúltimo evento de la Copa del Mundo 2007 tuvo lugar en Kayseri, Turquía, donde los dioses del tiempo volvieron a sonreír de manera benévola y se volaron otras 6 mangas. En esta ocasión, los hermanos Valic acabaron con el dominio de Chrigel, pues Urban se hizo con el 1er. puesto y Aljaž con el 2º, por delante de los suizos Stefan Wyss y de Andy Aebi. En el 5º puesto apareció un nombre nuevo, al menos en las cercanías del podium: el checo Karel Vrbensky. Al igual que Primoz Podobnik, Karel no es más que un «ciudadano» que disfruta volando competiciones, y me alegró especialmente verle meterse entre los pilotos oficiales en un evento tan importante. La mejor chica fue una vez más Anja Kroll, quien sin duda estaba en racha.

El último evento de la temporada fue el de Tucumán (Argentina).

Después de la prueba de Turquía, Chrigel llevaba una ventaja de 300 puntos sobre su compañero de equipo Andy Aebi, seguido de cerca por Urban Valic. Luego había un cierto hueco antes de Stefan Wyss y de Primoz Podobnik. Ya sabíamos que Chrigel podía volar bien bajo presión, pero ¿lograría de nuevo llevarse a casa otro título de campeón de la Copa del Mundo?

La respuesta a esa pregunta fue un contundente Sí. Aunque no ganara la general de esa última prueba, mantuvo su ventaja y se hizo con su 3er. título consecutivo de la Copa del Mundo, por delante esta vez de Urban Valic, Andy Aebi, Stefan Wyss, Aljaž Valic y Primoz Podobnik. Nuevo entre los 10 primeros de la final absoluta fue el alemán Andreas «Pepe» Malecki. Con tantas mangas disputadas ese año entre las distintas pruebas de la Copa del Mundo, no fue de extrañar que el 1er. clasificado de entre los que no acudieran a alguna de ellas hubiera que encontrarlo en el puesto 34º, con el nombre de Gasper Prevc, de Eslovenia, quien se perdió el evento de Turquía y por lo tanto 6 ocasiones de lograr unos buenos puntos.

La prueba de Tucumán la ganó Urban Valic, seguido de Stefan Wyss y de Aljaž Valic, y entre los 10 primeros aparecieron nombres nuevos como el del noruego Ronny Helgesen, quien quedó 6º, o el estadounidense Matt Daman, 9º. La mejor chica, en el 36º puesto de la general de esa prueba, fue la polaca Klaudia Bulgakov.

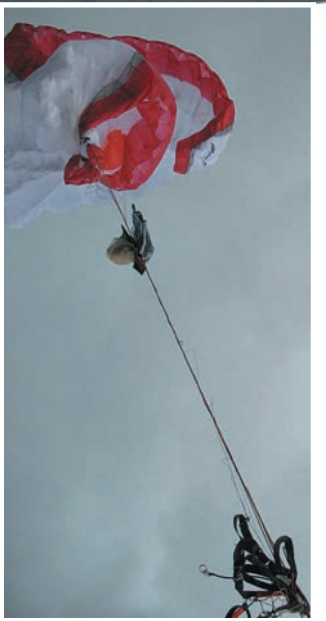
La temporada 2007 estuvo más dominada por pilotos que por velas. Aparentemente, todas las velas que se volaron a lo largo de esa Copa del Mundo eran capaces de llevar a sus pilotos al podium, pero las Magus checas de Mac Para y las Mercurys de Axis destacaron quizá por ser las más gratas de volar. Las Boomerang, que ya iban por su 5ª reencarnación, comenzaron en Manilla como un producto no terminado del todo, pero se fueron refinando a medida que avanzaba la temporada y al final de la misma eran sin duda una de las mejores velas que hubiera hecho Gin *(de nuevo con puntas elípticas, menos bóveda y con una planta más alargada y recta)*. UP fue a Australia con velas en su mayor parte desfasadas, pero para cuando los pilotos acudieron a Tucumán, sus prototipos ya se consideraban entre los mejores de todos. Esto subraya un hecho importante sobre el diseño de una vela de competición: que en una temporada normal con velas Open, las cartas pueden darse la vuelta en unos meses y el desarrollo es continuo. Veríamos otro ejemplo en la temporada del año siguiente.

El último Tour de la Copa del Mundo

La temporada 2008 comenzó tarde ese año, pues lo hizo en el mes de mayo y en una zona aún sin probar, Poggio Bustone, al noroeste de Roma. Se volaron 4 buenas mangas y en las clasificaciones diarias aparecieron algunos nombres nuevos, con lo que este evento resultó ser un excelente comienzo de temporada. La 1ª manga la ganó Luca Donini, seguido de un joven búlgaro que de prontó comenzó a mezclarse con las figuras reputadas: Yassen Savov, quien iba a por todas y se convirtió de la noche a la mañana en alguien a tener en cuenta. La manga siguiente la ganaron Andy Aebi y otro nombre nuevo, esta vez el del estadounidense Matt «Farmer» Beechinor, quien ya llevaba tiempo quedando bien en competiciones de su país, pero que seguía siendo desconocido fuera del mismo. Luego vino un día de descanso y a continuación la gloria de ganar una manga fue para el ruso Niko-

Ruleta rusa en Manilla 2007 (Australia)

Foto superior: Bjorn Skarpass
Abajo: Christophe Gaber en la misma nube
Derecha: Ewa Wirnieska, foto Michel Ferrer
Abajo derecha: David Olidahl



1º Bruce Goldsmith (GBR) Airwave Magic FR3
2º Jean-Marc Caron (FRA) Niviuk Icepeak XP
3º Thomas MacCune (USA) Mac Para Magus 4

1ª Petra Slivova (CZE) Mac Para Magus 5
2ª Viv Williams (AUS) Gin Boomerang Sport
3ª Harmony Gaw (NZ) Airwave Magic 4

Naciones: 1ª República Checa, 2ª Francia, 3ª Suiza, 4ª Eslovenia, 5ª España.

El equipo quedó así: ¡6º Miguel Angel Martínez!, 15º Borja Rodríguez, 18º Xevi Bonet, 74º Ramón Morillas y 141º Maite Moreno. Jefe de equipo: Oscar Atillo.

lay Shorokov. Nikolay ya era un veterano en esto, y también una especie de patriarca del parapente ruso. Llevaba prometiendo unos años, pero esa fue su 1ª victoria en una manga de la Copa del Mundo. La 4ª y última manga la ganaron Andy Aebi y «Heli» Eichholzer. Parecía que Andi estaba dispuesto a compartir sus victorias de manga esa temporada.

Como ocurre con frecuencia, ganar mangas no supone necesariamente ganar competiciones y en este evento ninguno de los que ganaron una manga quedaron cerca de los puestos de podium en la clasificación final, a pesar de que Andy Aebi tuviera en su haber 2 mangas de 1.000 puntos. El triunfo de la general de esta prueba fue para Urban Valic, seguido de Primoz Podobnik, ambos eslovenos, Stefan Schmoker, suizo, Alex Schalber, austriaco y Gasper Prevc, también esloveno. Schmoker ya llevaba tiempo destacando, mientras que Schalber y Prevc eran hasta cierto punto sangre nueva en las cercanías del podium. Un nombre completamente nuevo que también se acercó a los puestos de cabeza fue el del ruso Dmitry Maslennikov. Para mí, Dmitry será siempre el danzarín, pues no podía dejar los pies quietos siempre que sonaba música. Esa misma temporada, Dmitry sería noticia. La 1ª chica en Poggio Bustone fue la checa Renata Kuhnova.

El 2º evento de la temporada de la Copa del Mundo tuvo lugar en Grindelwald, Suiza, pero un fuerte Föhn la mayoría de los días únicamente permitió volar 2 mangas cortas, de las cuales una la ganó un auténtico veterano, el venezolano Michael von Wachter. Michi era uno de los pocos pilotos que seguían en activo en esto tras casi 20 años de competiciones, y en 2008 estaba preparado para el triunfo, pues había ganado en enero el Monarca Open. La otra manga se la llevó el suizo Stefan Morgenthaler, quien de paso recordó que seguía siendo alguien a quien tener en cuenta, por si alguien lo había olvidado. De los dos, sólo Michi voló lo suficientemente bien en la manga que no ganó para subir al podium, con un 2º puesto en la general. Ganó Chrigel Maurer y el 3er. peldaño fue para otro nombre nuevo, el austriaco Peter Frauenschuh. 4º y 5º fueron el francés Stephane Drouin y el suizo Andy Aebi.

El que la temporada comenzara tan tarde supuso que las pruebas en Europa se juntaran mucho entre sí, y apenas dos semanas después de Grindelwald se celebró el 3er. evento de la Copa del Mundo 2008 en Castejón de Sos. No empezó con muy buenas condiciones y se cancelaron 2 días por lluvia, pero luego regresó el sol. La 1ª manga fue corta, de apenas 38 kilómetros, y la ganó un nombre completamente nuevo, el croata Karlo Bonacic, seguido del checo Tomas Brauner, y en 3er. lugar un joven piloto que comenzaba a llamar la atención de manera considerable, entre otras cosas porque despegaba siempre antes de que abrieran la ventana para volar un poco y «calentar». Se trataba del suizo Michael Sigel, un talento que habría que vigilar esa temporada. La 2ª manga la ganó el suizo Stefan Wyss, y Karlo Bonacic volvió a ganar en la 3ª manga, lo que le aseguró el puesto más alto de podium, por delante de Jean-Marc Caron y de Tomas Brauner, pero el 4º y 5º puestos también hubo nombres nuevos: el del italiano Stefano Sottroi *(quien vivió unos años en Tarragona)* y el del francés Simon Issenhuth *(quien también frecuentaba los campeonatos nacionales españoles)*. El evento terminó de manera terrible porque el jueves 19 de agosto Dmitry «el danzarín» Maslennikov sufrió un accidente fatal, el primero hasta la fecha (2010) en la historia de la Copa del Mundo. No

se sabe cómo ocurrió, pues se le encontró fuera del trazado de la manga e iba solo cuando le ocurrió la tragedia. Debido a su personalidad independiente, se tardó en notar su ausencia. Era sonriente y reservado y, como dije antes, un apasionado del baile. Alguien de quien únicamente tengo buenos recuerdos.

La organización lo daba erroneamente por aterrizado en el gol de Castejón y fueron sus compañeros quienes preguntaron por él al día siguiente durante el briefing de la siguiente manga en el despegue. Así que hasta un día después del accidente no le buscaron y lo encontró el helicóptero en el desfiladero entre Arén y Pont de Suert.

El viento fuerte de oeste y una ruta peligrosa supuso varios accidentes y lanzamientos de paracaídas ese día. Xevi Bonet dijo al llegar al gol de Castejón "estamos vivos" y aún no sabía lo de Dmitry.

Europeo en Niš (Serbia) 2008

Una vez más, el espectáculo debía continuar y lo hizo en la ciudad termal serbia de Niška Banja, para el Campeonato de Europa FAI 2008. Los organizadores tuvieron problemas de gestión y en el último momento se vieron obligados a pedir ayuda al francés Xavier Murillo, quien se fue "a dormir con el enemigo" durante quince días. Como era habitual cuando Xavier andaba por medio, las cosas funcionaron con suavidad, salvo en lo relativo al conocimiento de la zona. Nadie en la organización conocía el lugar lo suficientemente a fondo para aprovechar al máximo una meteorología a veces difícil y, a pesar de las buenas condiciones de vuelo a lo largo de todo el campeonato, sólo se volaron/puntuaron 5 mangas.

Cuando recapacito sobre ese campeonato, encuentro dos cosas a destacar: una es que los demás me dejaron ganar una manga, y la otra es el recuerdo de la increíble disciplina con la que volaron los pilotos del equipo Advance: Andy Aebi, Michael Sigel y Jeremie Lager, los dos primeros austriacos, este último francés. Me refiero a que esos tres jóvenes y geniales pilotos, que podían girar alrededor de la mayoría del resto de pilotos con las manos atadas a la espalda, sin embargo no hicieron nada de eso. En su lugar, flotaban, sin arriesgar nunca, sin tirar nunca delante ni arriesgarse a aterrizar antes de la cuenta. Siempre se mantenían con el grupo hasta el planeo final. ¡Y les funcionaba! Andy Aebi quedó el 2º en la clasificación final, Jeremie Lager 3º y Michael Sigel 4º. Pero la justicia se impuso, pues la victoria se la llevó un piloto con un estilo diferente: el francés Greg Blondeau, quien fue fuerte el 1er. día y lo ganó, y siguió yendo fuerte el resto de los días para mantenerse en cabeza. La campeona de Europa fue Ewa Wisnierska, en el 18º puesto de la general absoluta.

Después de Serbia los pilotos de la Copa del Mundo viajaron a Sopot, en Bulgaria, para el 4º evento de la temporada. Se volaron 6 mangas, pero 2 se pararon en vuelo por tormentas, y la controversia surgió un día en el que un grupo de pilotos fue penalizado por violar los límites de altitud. Como se estaba volviendo habitual, seguían apareciendo nombres nuevos en lo alto de las hojas de clasificación. ¡Ya era hora! El noruego Anders Bæermin y el búlgaro Orlin Dimov llevaban una progresión muy pronunciada últimamente, y en la 1ª manga de Sopot pudieron disfrutar por fin de una victoria. Y lo hicieron juntos, pues cruzaron la línea de gol simultáneamente. Del mismo modo, el polaco Rafal Luckos, piloto con reputación de ir muy rápido,

X Europeo de Nis (Serbia), Julio 2008.

Fotos: Martin Scheel / Azoom.ch

Niska Bagna (Serbia).

El francés Greg Blondeau (Mac Para Magus 6) y la polaca Ewa Wirnieska (Swing) campeones del X Europeo 2008 en Nis (Serbia). 2º fue el suizo Andy Aebi seguido del francés Jeremie Lager, ambos con Advance. Por naciones: 1ª Francia, 2ª Suiza, 3ª Italia, 4ª Eslovenia y 5ª Alemania. España 9ª. 5 mangas en 12 días, de entre 51 y 71 km.
Los vencedores de cada manga fueron: Greg Blondeau, Mads Syndergard, Joakim Johansson, Rusell Odgen y Craig Morgan.
Se usaron los dos despegues de la zona (a sur y norte), aun así, muchas anulaciones, los primeros días se perdieron por no cambiar a la salida norte de Fakir, hubo tormentas que se podían haber salvado volando temprano y otros días por viento. Los mejores días se perdieron. Una de las anulaciones fue polémica cuando el jefe de equipo francés reportó "peligrosidad" (sus 3 mejores pilotos habían pinchado) y se canceló la manga.
Xavier Murillo hizo de director tras la "espantada" del director local (quien se ausentó aludiendo enfermedad).
De los españoles, el mejor Xevi Bonet 22º, le acompañaban: Larry Pino, Juan Carlos Martínez, José Manuel Reina, Cecilio Valenzuela y Maite Moreno y Nando Silla como Jefe de equipo.

Joel de Bons (Niviuk).

Andy Aebi, 2º en este Europeo, ganó la PWC de ese año 2008 y sería Campeón del Mundo al año siguiente en Valle de Bravo (México).

pero también de aterrizar justo antes del gol, se vio recompensado con una victoria de manga. La general la ganó Heli Eichholzer, seguido de Tomas Brauner, Jean-Marc Caron, Gasper Prevc y Thomas Brandlehner, todos muy juntos en puntos. La tendencia reciente de que los pilotos de arriba acaben separados por muy pocos puntos se iba haciendo cada vez más evidente. Stefan Schmoker ganó 2 mangas, pero no acabó entre los 5 primeros porque el 4º día tuvo un «mal» resultado. Eso demostraba que el nivel de los pilotos se estaba volviendo realmente extraordinario y nivelado. La clasificación femenina la ganó la polaca Claudia Bulgakov.

Quedaba sólo un evento de la Copa del Mundo 2008, pero antes echemos un vistazo a la clasificación general hasta ese momento. Chrigel estaba ocupado con su boda, por lo que esa temporada no suponía una gran preocupación para nosotros y creo que tras 3 victorias consecutivas le podíamos excusar. Así que le había pasado el bastón a su colega de equipo Andy Aebi, quien encabezaba la general y quien también era desde luego uno de los pilotos más fuertes de la historia. Pero quedaba por ver si su mente era lo suficientemente fuerte para aguantar un liderato, y Castelo, en Brasil, sería la prueba del algodón. Antes de Brasil, 2º en la general iba el recién llegado Yassen Savov y, pisándole los talones, Tomas Brauner, Stefan Schmoker y Heli Eichholzer.

La prueba de Castelo se vio marrada por lo que para Brasil se considera «mal tiempo», a pesar de lo cual se volaron y puntuaron 7 mangas. Todas fueron de longitud entre corta y media, que no en duración. En varias mangas no llegó nadie a gol y en una de ellas el único que lo logró fue Jean-Marc Caron, quien el penúltimo día fue por su cuenta durante 59 kilómetros. El evento lo ganó Stefan Schmoker, bella culminación de sus progresos durante los 2 últimos años. Tras él quedaron Tomas Brauner, Urban Valic, Andy Aebi y Jean-Marc Caron, con el recién llegado francés Benoit Bayon en 6º lugar. Otro recién llegado a los 10 primeros en una Copa del Mundo fue el alemán Robert Bernat, quien acabó 9º. La 1ª chica fue Ewa Winierska, la 31º.

La Copa del Mundo 2008 fue a parar así al nombre más destacado de la temporada: Andy Aebi, quien fue capaz de mantener a raya a sus perseguidores hasta el final. 2º Jean-Marc Caron y tras él Stefan Schmoker, Urban Valic y Torsten Siegel. El título femenino se lo llevó Anja Kroll, por delante de Ewa Winierska y de Keiko Hiraki.

Aunque relativamente recientes, sigue siendo bastante difícil decir algo jugoso acerca de las velas de la temporada 2008. Al principio, la vela que mejor conocía yo, la UP Edge, había sido un contendiente fuerte. A mitad de temporada, en Serbia, seguía yendo bien, sobre todo en térmica, pero en planeos rápidos otras eran claramente mejores, y a final de la temporada, en Castelo, ya era un diseño anticuado. Así de rápido iban las cosas esa temporada. La Magus 6 era la nueva referencia en cuanto a estabilidad, giro y planeo a velocidad, y en manos de pilotos como André Rainsford-Alberts resultaba invencible en mangas rápidas yendo a muerte, como la última de Castelo. Esto era de hecho un tanto cómico, pues apenas unos meses más tarde, en Valle de Bravo (Méjico), la Magus 6 ya había bajado hasta situarse entre el montón, en cuanto a la batalla por las prestaciones.

2009: Monarca bestial, con tragedia

El Open de la Copa Monarca, en Valle de Bravo, Méjico, es toda una institución entre los pilotos norteamericanos y europeos ansiosos de sol y térmicas en enero. Recibe el nombre de las famosas mariposas migratorias que se reúnen en enormes números sobre las boscosas laderas que tapizan las montañas de los alrededores de Valle, y es un evento con buena reputación gracias a las condiciones de vuelo extraordinariamente fiables que suele ofrecer. En 2009 al Open Monarca le siguió tres semanas más tarde "la Monarca bestial", como lo he llamado en este apartado para referirme a la úndécima edición del Campeonato del Mundo FAI.

El búlgaro Yassen Savov había ganado la Copa Monarca, en la que se disputaron 6 mangas, y se mostraba inspirado en un buen estado de forma. ¿Tendría la cabeza lo suficientemente estable como para llevarse el título de campeón del mundo también?

En Valle de Bravo y el despegue de El Peñón se puede volar durante todo el año, pero los mejores meses son enero y febrero, cuando los techos son altos y el tiempo soleado. El mundial se celebró a partir del 23 de enero y ofreció 10 mangas impresionantes, a pesar del día de descanso obligatorio a mitad de la competición, más otro día que no se voló en respeto por un piloto y amigo que falleció allí, pero hablaré de ello más adelante.

Como queda patente en este libro, a lo largo de los últimos casi veinte años he estado en muchos campeonatos de vuelo, pero sin duda el mundial de 2009 fue el más interesante y satisfactorio de todos en los que yo haya volado. Mangas largas y exigentes todos los días sobre un paisaje variado y hermoso. ¿Qué más puede pedir un piloto de competición? Bueno, si se pudiera, pediría que todos los compañeros sigueran vivos.

El campeonato lo dominaron al principio los estadounidenses (buenos conocedores de la zona), con Eric Reed y Brad Gunnuscio como vencedores de las 2 primeras mangas. Eric lideró la competición hasta la 5ª manga, en la que pinchó y eso puso en cabeza a Jean-Marc Caron. La regularidad y una victoria en la 3ª manga puso a Luca Donini 2º en la general, y el campeón de la Copa del Mundo del año anterior, Andy Aebi, iba 3º. Pero durante la 6ª manga, ocurrió la tragedia. El suizo Stefan Schmoker, que llevaba una trayectoria magnífica en todas las competiciones que condujeron al mundial de 2009, tuvo una gran plegada asimétrica cerca de un terreno muy escarpado e impactó con fuerza contra unas rocas. Murió de las lesiones antes de que pudieran llegar los servicios de emergencia, a pesar de los primeros auxilios que le prestó Heli Eichholzer, quien vio el accidente y aterrizó para asistirle. Los organizadores habían dejado, de manera sensata y en pleno acuerdo con el jefe de equipo suizo Martin Scheel, que la manga continuara por miedo a que dar la noticia en vuelo hiciera que los pilotos trataran de aterrizar con los ojos borrosos por las lágrimas y la cabeza afectada por el pesar. Eso supuso que únicamente nos enteráramos del accidente cuando llegamos al gol. Triunfo y tragedia ese día para Andy Aebi, quien el día que fallecía su compañero de equipo se ponía líder también.

Tras dos días de descanso, uno planificado y el otro acordado con los pilotos, volvimos al cielo para hacer un homenaje en recuerdo de nuestro joven amigo. Andy Aebi logró sorprendentemente conservar

Stephan Smocker
Christian Maurer
Andy Aebi

Despegue de El Peñón
fotos: Martin Scheel / Azoom.ch

Podium del XI Mundial
de Valle de Bravo.
1° Andy Aebi.
2° Stefan Wyss.
3° Aljaz Valic.

Andy Aebi

Vuelo de homenaje para Stephan Smocker.

El Peñón, Valle de Bravo (México), foto: Xevi Bonet.

su liderato durante el resto del evento, mientras que su compañera de equipo Anja Kroll, comprensiblemente, optó por tomarse un descanso para asimilar la pérdida de un compañero. *Y Chrigel Maurer solo decía que ya no tenía la cabeza en la prueba y quería volver a casa.*

Así pues, Andy Aebi se coronó como campeón del mundo 2009, seguido por su compatriotra Stefan Wyss, el esloveno Aljaž Valic, el checo Tomas Brauner y el italiano Luca Donini. La nueva campeona del mundo fue la francesa Elisa Houdry.

Una nueva Copa del Mundo

Con el mundial celebrado, los pilotos podían comenzar a adaptarse a la nueva Copa del Mundo. Se acabó el circuito en el que el vencedor era el piloto que mejor se adaptaba a las variadas condiciones de las distintas zonas del mundo en las que se celebraban las pruebas (vale, principalmente de Europa). A partir de entonces, cada evento se puntuaría individualmente (como antes), pero también funcionaría como ronda de calificación para la Superfinal, evento en el que se disputaría entonces el título de campeón de la Copa del Mundo.

La temporada de la Copa del Mundo 2009 consistió en un evento en América (Brasil), otro en Asia (Corea) y 3 en Europa, todos válidos como rondas de calificación para la Superfinal en Italia.

La 1ª prueba fue en Governador Valadares en marzo. El tiempo no colaboró mucho y, aunque se volaron 5 mangas, sólo puntuaron 2 debido a las nuevas reglas, lo que devaluó bastante dicho evento. Ganó el venezolano Raúl Penso, seguido del alemán Pepe Malecki y del suizo Stefan Wyss. La recién coronada campeona del mundo Elisa Houdry también fue allí la 1ª chica, y concluyó en un fabuloso 13º puesto de la general. Y eso a pesar de que en la 2ª (y última) manga, tuvo problemas con el GPS. Según mis cálculos (que no son oficiales), habría quedado incluso 2ª en la general si ese día su GPS no le hubiera jugado esa mala pasada. ¡Menuda faena!

Desde Brasil, los machacas, o esos que aún no se habían asegurado su plaza para la Superfinal, pusieron rumbo a Mun Gyeong (Corea). El nuevo formato estaba causando montones de retos logísticos, y muchos pilotos esperaban al último momento para decidir si querían/necesitaban ir a los eventos siguientes. Seguro que muchos jefes tuvieron quebraderos de cabeza para entender el calendario de vacaciones tan cambiante de los empleados afectados por el virus de la nueva Copa del Mundo. Otro detalle interesante provocado por el nuevo sistema fue que a pesar de que en todos los eventos se pre-inscribía mucha más gente de las plazas que había disponibles, ninguno de los eventos acabaría completando las plazas, señal de lo complicada que se había vuelto para la gente seguir el circuito. Por otro lado, el nuevo sistema sí que supuso una democratización sin precedentes, pues gente que dispusiera del tiempo, podía por fin tomar parte en una Copa del Mundo aunque fuera la 1ª vez que se apuntaba.

En Mun Gyeong se volaron 4 mangas y el evento lo ganó el as local Seyong Jung, seguido de los veteranos Denis Cortella y David Ohlidal.

Los españoles David Cubel y Chechu Costa a su vuelta de Corea declararon que aquello había sido una locura. Con ventarrón, despegues terribles, con pilotos kamikazes saliendo de cualquier manera y que acababan a veces sobre los árboles.

Los primeros 15 clasificados de la prueba de Governador Valadares

y Mun Gyeong ya tenían asegurada una plaza en la Superfinal y podían irse a casa a descansar antes de la batalla final, mientras que el resto de los aspirantes aún tenían 3 oportunidades (todas en Europa, si bien una en la esquina sureste del continente, en Turquía) para conseguir dicha plaza.

La 1ª fue la de Turquía, en mayo, y tuvo lugar en Denizli, cerca del famoso destino turístico de Pamukkale, donde se volaron 4 mangas en buenas condiciones, aunque algo ventosas. Al igual que en Corea, eso supuso que podía descartarse una manga. El vencedor en Turquía, el británico Russel Ogden, aprovechó esto al máximo, pues se descartó una manga en la que apenas logró 370 puntos. El 2º clasificado fue el francés Jean-Marc Caron, quien tuvo que descartar una de ¡904 puntos! A veces la vida puede ser cruel. Otros pilotos a quienes podría excusarse por refunfuñar durante esa ceremonia de premios fueron el alemán Ulrich Prinz, quien tras un descarte fue 5º, pero que podía haber sido 1º si hubieran contado todas las mangas, y su compatriota Ollie Rössel, 7º en la general y que de no haber sido por los descartes hubiera acabado 3º. Pero las reglas son las mismas para todos y, aunque Russ se pudiera haber llevado una buena sorpresa por verse en lo más alto de podium, nadie podrá negar que esa competición no fue justa. 3º y 4º respectivamente fueron Yassen Savov y Urban Valic.

Al final, muchos pilotos europeos optaron por tomarse los eventos europeos como un circuito, a pesar de que no les hiceran falta para conseguir un puesto en la Superfinal. Y es que volar competiciones es algo más que lograr resultados, lo que podría indicar que algunos pilotos lo consideran incluso divertido. Sea como fuere, la siguiente parada era Annecy (Francia), donde además tiene su sede la PWCA. En ese 4º evento de la temporada de la Copa del Mundo sólo valieron 3 mangas, pero gracias al nuevo y peculiar sistema de descartes, los pilotos podían descontarse una. Mira tú qué bien.

Ganó el suizo Stefan Wyss, seguido del esloveno Aljaž Valic y el austriaco Peter Frauenschuh, el sueco Erik Rehnfeldt y el francés Greg Blondeau. Elisa Houdry volvió a ser la mejor.

La última oportunidad para quienes aún no se habían asegurado un billete para la Superfinal se iba a celebrar en un sitio nuevo: Buzet, en Croacia. La zona ya había albergado competiciones locales y una pre-PWC, y tengo que decir que disfruté mucho del vuelo allí. Buzet se encuentra en el centro-norte de la península de Istria, y los días claros se puede ver mar en casi todas direcciones. Se volaron 6 buenas mangas en condiciones difíciles y a veces duras, y al final fue Yassen Savov quien se llevó el trofeo a casa. Tras él quedó un auténtico veterano en nuestro deporte, el austriaco Armin Eder, quien ya en el año 1991, en el mundial celebrado en Francia, formó parte del equipo nacional de su país. Stefan Wyss, el italiano Alberto Vitale y el francés Maxime Bellemin, ocuparon los puestos siguientes, mientras que la checa Renata Kuhnova fue la mejor chica. ¡Ah! y yo no logré plaza para esa 1ª Superfinal.

La «ronda» europea la ganó Yassen Savov, seguido de Stefan Wyss, 3º Aljaž Valic, 4º Alberto Vitale y 5º Ulrich Prinz. Apenas poco más de 30 pilotos volaron las 3 pruebas de Europa, pero el sistema de descartes, incluso para la clasificación conjunta de sólo esas 3 pruebas, supuso que tampoco eso fuera necesario para quedar bien en la clasificación final.

Superfinal 2009 y Ozone "Baby" HPP

La Superfinal 2009 se celebró en Poggio Bustone (Italia). Con días suficientes para que se volaran hasta 10 mangas, tanto la PWCA como los organizadores estaban volcados en demostrar que el nuevo formato podía ser tan brillante como el sistema antiguo, pero la meteorología puso todo patas arriba y sólo se volaron 4 mangas, de las cuales una se detuvo en el aire mientras prácticamente todos los participantes estaban girando en una misma y muy amplia térmica. Pero con el amplio reparto de puntos de esa manga, supuso una diferencia muy grande en la puntuación de cada uno el que en el momento de la parada de la manga te hubiera pillado en el lado «bueno» o «malo» de la térmica.

Cuando se llevaban varios días seguidos de mal tiempo en Poggio Bustone, se trasladó la competición a Norma, en las afueras de Roma. Esa era la primera vez que una competición entera se trasladaba físicamente y de manera espontánea de un sitio a otro, un esfuerzo ímprobo por parte de los organizadores. Hasta cierto punto mereció la pena, pues en Norma se pudo volar una manga durante los 2 días que se compitió allí. Luego se regresó a Poggio Bustone donde se volarían otras 2 mangas.

Aquí debemos hacer una pausa para hablar un poco de las velas durante esta Superfinal, algo por lo que se recordará para los restos esa primera Superfinal. Dos pilotos oficiales (de fábrica), el francés Charles Cazaux y el británico Russ Ogden, se presentaron en la Superfinal con unas velas revolucionarias del equipo de diseño de Ozone liderado por David Dagault con las brillantes ideas de Luc Armant. Bautizadas como la BBHPP, de "Baby High Performance Paraglider", esas velas empleaban varillas de carbono para tensar las costillas y repartir la carga en el sentido de la cuerda, por lo que únicamente tenían dos bandas, A y B, además de las líneas de freno. Eso suponía que llevaban un 33% menos de líneas que los diseños convencionales. también eran muy alargadas. Dichas velas demostraron tener una enorme diferencia en prestaciones, sobre todo planeando aceleradas, y en palabras de uno de los competidores, «siempre parecían estar planeado por una senda de ascendencia».

Como habrás leído en los capítulos previos, si el aumento de confianza que le puede suponer a un piloto por saber que vuela una vela que va apenas un poquito mejor que las del resto ya es grande, imagínate la ventaja que puede ofrecer una vela que no es que sea un poco mejor, sino manifiestamente superior.

En los planeos finales machacaban al resto, planeando y corriendo más. Daba igual si alguien se escapaba, lo atrapaban y superaban.

Por eso no debe sorprender que Charles y Russ se llevaran los dos primeros puestos de esa Superfinal. Les siguieron en la clasificación, Luca Donini y Aaron Durogati, ambos italianos, y después el alemán Torsten Siegel en su propio diseño de Swing. La mejor chica fue la japonesa Keiko Hiraki.

La aparición de la BBHPP y el éxito que tuvo en la Superfinal, provocó el pánico en la asociación de fabricantes de parapentes (PMA), que trató de sacar adelante la falaz iniciativa de tratar de prohibir el carbono como parte de la estructura de un parapente alegando que eso no era un parapente. Lo que dejó una imagen pública de la asociación muy pobre y además no logró nada, como veremos cuando empecemos a hablar de la temporada 2010.

La "Baby"HPP inspiró la siguiente generación de velas de competición y marcó las pautas de las velas que siguieron hasta la actualidad.

2010: Ozone Mantra R10.2
Muchas PWC y otra vez lluvia en Austria

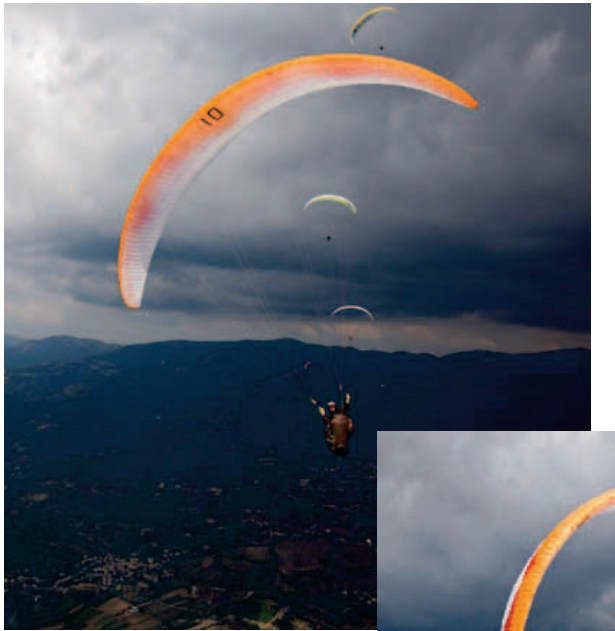
Durante la pausa entre las temporadas 2009 y 2010, en el mundo del parapente se empezó a especular por todo el mundo. Debido a la propuesta de la PMA, Ozone no podía estar segura de que le fueran a permitir usar varillas de carbono en la nueva temporada, y nadie fuera del círculo cercano del equipo de I+D de Ozone sabía si ese diseño funcionaría sin ellas. A medida que se acercaron los primeros eventos de la temporada, comenzaron a aflorar rumores de una Mantra R10 con varillas de plástico en lugar de carbono, y cuando comenzó el Open de Governador Valadares por fin se desveló el misterio. El alemán «Pepe» Malecki llevaba la primera R10.2 de serie y ganó con ella dicho Open. Parecía que el diseño también funcionaba sin carbono. La temporada 2010 no se puede valorar bien sin dar información completa de qué volaba cada piloto y cuándo, por lo que en esta temporada daré no sólo los nombres de los pilotos, sino también qué vela volaba cada uno, por la gran importancia que eso tuvo.

Esa temporada 2010 también se cambió el sistema tan radical de descartes de la 1ª Superfinal, y ahora los eventos individuales no tendrían descartes. La Copa del Mundo comezó en abril en Poços de Caldas (Brasil), y ya se habían pasado muchos pilotos a la R10, la cual debieron de haber pedido sin ni siquiera verla, basados únicamente en su fe en la capacidad de Ozone para fabricar algo como la BBHPP, pero sin carbono. Como se vería en seguida, esa apuesta se vio recompensada. Sin embargo, no impidió que el trofeo de la competición de Brasil se lo llevara un piloto que no volaba con Ozone, y Urban Valic, con su prototipo Niviuk, quedó delante del sudafricano Russel Achterberg (R10) y el otro Valic, Aljaž (Niviuk), seguidos del austriaco Christoph Eder y el francés Ludovic Sivignon, ambos con R10. La mejor chica fue Elisa Houdry, con un Niivuk Icepeak 3 de serie.

Después de Brasil vinieron dos eventos en Asia, en fechas suficientemente próximas entre sí para que quienes viajaran desde muy lejos pudieran acudir a las dos. El primero de ellos fue en Happo (Japón), donde también se volaron sólo 2 mangas. En esa ocasión, un nombre nuevo, el francés Lucas Bernardin, triunfó con su R10, seguido de los japoneses «Oggi» Ogisawa, y Yasushi Kabayashi, ambos con la última versión de los Boomerang de Gin, y del italiano Peter Gebhard y el alemán Konrad Görg con Ozone R10 y AirCross U5 respectivamente. La 1ª mujer fue la japonesa Tomomi Masuko, en un Boomerang 5, pero a esas alturas debería resultar obvio que la clasificación femenina estaba abierta de par en para para la 1ª que se hiciera con una de esas nuevas velas.

Unos días después de la prueba de Japón tuvo lugar el 2º evento asiático en Linzhou (China). En esa ocasión, se pudieron volar 3 mangas y de nuevo una R10 fue la 1ª, en esta ocasión la del ruso Andrey Elissev, por delante de un suizo, pero que ya residía en China: Alex Hofer, quien voló con una Niviuk Icepeak 3, y del japonés Yasushi Kobayashi, con Boomerang 7. 4º fue el austriaco Thomas Weingarter (R10), y el francés Jean-Michel Ara-Somohano (Boomerang 7) 5º. La francesa Orlane Sturbois fue la 1ª chica, también con Boomerang 7.

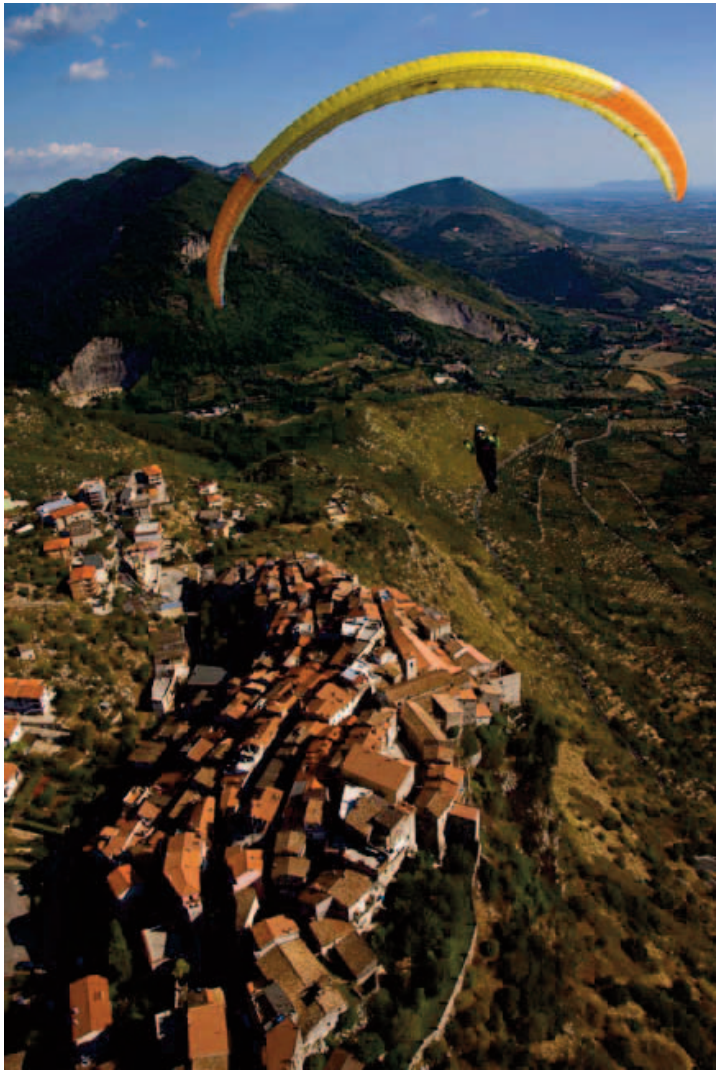
Con el nuevo formato de la Copa del Mundo, en el que la temporada estaba repleta de eventos, no resultó sorprendente que la prueba de China coincidiera en fechas con otro evento importante, el Cam-



I Superfinal PWC 2009 en Poggio Bustone (Italia). Ganaron Charles Cazaux y Russell Ogden, ambos con las dos únicas velas Ozone BBHPP. Alargamiento 8, dos bandas por primera vez en competición y con varillas de carbono para tensar al máximo el borde de ataque. Diseño de Luc Armant, fue una auténtica revolución por sus prestaciones superlativas respecto a las demás velas (de 3 bandas). Fotos: Martin Scheel. El francés Charles Cazaux sería también Campeón del Mundo dos años después en Piedrahíta, con una Ozone Mantra R.11.

Gin Boomerang 7 y Niviuk Icepeak 3.

Ozone pilló a contrapié a los otros fabricantes punteros en velas de competición. En 2010 aun mantuvieron sus velas de 3 bandas contra una versión de serie domesticada de la BBHPP, la Mantra R.10.2, que demostró ser también superior, pero para 2011 ya tenían sus réplicas de 2 bandas. Aunque luego vino la prohibición de la FAI, con la vuelta temporal a las velas Serial de 3 bandas EN-D y de alargamiento 7.
Y poco a poco, esas velas siguieron avanzando bajo la nueva clase CCC hasta lo que son hoy, velas de 2 bandas equivalentes o superiores a aquella primera vela rompedora de 2009.



peonato de Europa FAI en Abtenau (Austria). Este campeonato se vio gafado por una especie de diluvio universal, pues en dos semanas la lluvia apenas permitió disputar 3 mangas válidas *y una se paró en vuelo al final (tarde) por tormenta, cuando 3 pilotos ya habían lanzado el paracaídas por la llegada de la turbonada*.

El italiano Luca Donini se había pasado de Gin a Ozone in extemis, justo antes del campeonato, y no tardó en cogerle el truco a su nueva R10. Ganó su 2º título europeo, seguido del austriaco Alex Schalber (R10), el polaco Rafal Luckos (R10), el noruego Anders Bæerheim (R10) y el esloveno Aljaž Valic (Niviuk). De los 143 pilotos inscritos unos 35 ya volaron con una R10. La campeona de Europa fue la checa Petra Slivova (de soltera Krausova), quien por 1ª vez en su carrera no volaba con una vela de su país, sino con una Niviuk.

Los pilotos hasta bromeaban con esa hegemonía de la R10 sobre las restantes velas. Un día en que se despegó para volar por libre tras cancelarse la manga, con la idea de acercarse de vuelta volando al pueblo. El viento se puso de atrás y a todos les costaba inflar la vela. Uno que logró salir corriendo viento en cola con una Boomerang 7, hizo una pasada por delante del amplio despegue gritando "¡Y eso que es de tres bandas!".

Hasta el propio diseñador de la R10, el francés Luc Armant, participó y peleó en cabeza algunas de las pocas mangas celebradas. La prueba reina fue un inmenso triángulo por el Dachstein, para seguir hacia el final del valle y regresar al pueblo de Abtenau, fue emocionante ver algunos cruzando la línea con apenas unos metros, al llegar planeando al límite desde la colina de la última y difícil baliza de cierre del circuito (ver una foto del macizo del Dachstein en la página 83).

En el siguiente evento de la Copa del Mundo, el cual tuvo lugar en Drama, Grecia, la 1ª vela que no fuera una Ozone había que encontrarla en el 10º puesto. Esa competición la ganó el austriaco Thomas Brandlehner, seguido del británico Jamie Messenger y del francés Luc Armant, el macedonio Igor Todevski y el francés Damien Sevrez. Y ya había una mujer con coraje para volar la vela nueva, la japonesa Seiko Fukuoka Naville, quien ya se había hecho todo un nombre en competiciones acro y que en Drama fue la 1ª chica, en el puesto 34º de la general. En Drama, solo 6 de los 20 primeros no volaban la Ozone.

En San Potito (Italia), sólo se volaron 2 mangas y ganó Luc Armant, con R10, seguido de Aljaž Valic con Icepeak 4, Pepe Malecki con R10, Primoz Sousa con Boomerang y Jacques Fournier con R10. La clasificación femenenina la encabezó la checha Renata Kuhnova, con una Axis. En este evento fueron 39 los pilotos que volaron con una R10.

En Estados Unidos la prueba de la Copa del Mundo se celebró en Chelan, en el estado de Washington y se volaron las 6 mangas posibles, las cuales arrojaron una distancia media de 101 km, con gente en gol todos los días. Por una vez, no fue una R10 la que quedó en 1er. lugar, sino que el honor se lo llevó Josh Cohn con su Niviuk. Otro estadounidense, Nick Greece (R10) fue 2º, seguido del perpetuo 3º de esa temporada, el japonés Yasushi Kobayashi (Boomerang). A continuación quedaron el también japonés Ayumi Miyati (Boomerang) y el estadounidense Jack Brown (R10). La 1ª mujer fue la venezolana Joanna di Grigoli, con Niviuk, y de 100 pilotos, 27 iban con R10.

El último de los eventos en Europa esa temporada fue en Serra da Estrela, Portugal, donde se volaron 3 mangas. El resto se cancelaron por viento fuerte. El vencendor en Japón, el francés Lucas Bernardin (R10), volvió a ganar allí y se apuntó su 2ª victoria en una prueba de

la Copa del Mundo. 2º fue el portugués Claudio Virgilio (Niviuk), seguido de los franceses Julien Wirtz (R10), Greg Blondeau (Advance) y Charles Cazaux (R10). 7 pilotos entre los 10 primeros volaron con R10, pero una vela nueva se estaba haciendo notar: la Tracer TR2 de la marca brasileña Sol. Esa vela, que quedó en 10º lugar volada por el brasileño «Samuca» Nascimento, ya parecía capaz de competir con las R10 y los prototipos de Niviuk Icepeak 4. Entre las chicas, volvió a ganar Seiko Fukuoka.

Una vez volados los 3 eventos europeos, había que sacar la clasificación general de esa pequeña «ronda» y el ganador fue el austriaco Thomas Brandlehner (R10), seguido del francés Luc Armant (R10), el también francés Lucas Bernardin (R10), el alemán «Pepe» Malecki (R10) y el austriaco Alex Schalber (R10). Seiko Naville (de soltera Fukuoka) ganó con su R10 la clasificación femenina y quedó en 20º puesto de la general. Alrededor de la mitad de los pilotos de esas 3 rondas europeas volaron con una R10.

La 2ª Superfinal tuvo lugar en Denizli (Turquía), donde se volaron 7 mangas en condiciones que a veces fueron difíciles e impredecibles. Ganó el francés Yann Martail (R10), seguido del esloveno Jurij Vidic (R10), Jean-Marc Caron (Niviuk Icepeak 4), Aljaž Valic (Icepeak 4) y el italiano Christian Biasi (Boomerang 7). La campeona de la Superfinal fue la checa Petra Slivova (Niviuk Icepeak 3).

¿Por qué tanto hablar de la R10? Pues porque a pesar de que nuestro deporte hubiera visto algo de dominio por parte de alguna marca en el pasado, en distintos momentos: la Genair y Athlete a finales de los ochenta, la CX, Flash, Apex, Katana, Xenon y la Sector en los años noventa, y las primeras versiones de las Boomerang, cuando se acercaba el nuevo milenio. La temporada 2010 fue extraordinaria por cómo este nuevo diseño (R10) dominó las competiciones desde el primer día. Pero es cierto que hubo otros fabricantes, particularmente Niviuk, que fueron rápidos en reaccionar y tener prototipos que podían igualar esa nueva referencia, pero dichas velas quedaban reservadas para escasos y afortunados pilotos, y en cualquier caso no eran por lo general tan volables por pilotos «normales».

Un logro destacable el de Ozone, sin duda, al popularizar los podiums y democratizar las más altas prestaciones posibles en parapente y ponerlas en manos de cualquier piloto capaz, aunque no fuera un piloto oficial de fábrica. Algo que igualó las oportunidades en competición como nunca antes se había visto y que ayuda a comprender en parte, el modo en que algunos pilotos y sus protos, habían monopolizado muchos podiums durante tantos años. Sin desmerecer su maestría, hay que reconocer que contar con una ventaja permanente en sus velas tan exclusivas había sido parte de esos éxitos.

Un buen ejemplo es el vencedor del Pre-Mundial 2010 en Piedrahíta (Ávila), que ganó el noruego y veterano piloto amateur Ronnie Helgesen (con R10), por delante de bastantes pilotos oficiales (aunque no estaban todas las primeras espadas), en una prueba de 5 mangas, en la que ganó la 1ª Cecilio Valenzuela (R10), otras 2 fueron para Raúl Penso (R10) y 2 para Marco Littame (Niviuk Icepeak 4).

Al final, la R10 se llevó ¡los 11 primeros puestos!

Será emocionante ver cómo va a continuar esta historia, y si se mantendrá ese dominio aplastante en las temporadas siguientes, o si los demás fabricantes les alcanzarán y cuándo.

Premundial de Piedrahíta 2010 (11-17 de Julio).
A diferencia del Mundial del año siguiente, que terminó abruptamente cuando se habían disputado apenas dos mangas, por decisión de la FAI tras las muertes de dos pilotos durante la 2ª manga. El premundial tuvo 5 buenas mangas. Ganó el noruego Ronny Helgesen, seguido del belga Wim Verhoeve y del venezolano Raúl Penso. 4º fue el español David Cubel. Dos mangas fueron para Raúl Penso, otras dos para el italiano Marco Littame y la primera la ganó el español Cecilio Valenzuela.
Los primeros 11 clasificados, todos volaban con la Ozone R.10.2, demostrando la preferencia de buena parte de los pilotos sobre la Gin Boomerang 7 y la Niviuk Icepeak 4, sus rivales del momento.
136 participantes, de 29 países y 13 mujeres.
5 mangas de 154, 57, 74, 111 y 74 km. Lo que auguraba un Mundial espectacular para el año siguiente.
Fotos: Mario Arqué.

Fotos: zonas de Villafranca y Villatoro, durante el pre-mundial de Piedrahíta 2010. Con 5 mangas válidas y 2 anuladas (una por tormenta y la otra por viento fuerte). Un gran vuelo hasta Arcones, manga que ganó Cecilio Valenzuela. Destacar al venezolano Raúl Penso, quien ganó 2 mangas y quedó 2º en otra, siendo bronce al final. El belga Wim Verhoeve fue líder hasta el último día en que le adelantó el noruego Ronny Helgesen. Excelente también al italiano Marco Littame, quien se llevó otras 2 mangas con su Icepeak 4 de 3 bandas, frente a las R.10 de 2 bandas. El podium tal vez habría sido francés si Jean Marc Caron y Charles Cazaux no se hubieran ido el último día para llegar a tiempo al Campeonato de Francia. David Cubel fue 4º y a punto estuvo de hacer podium, de no ser por quedar corto por 15 m en el gol de Amavida el penúltimo día. Maite Moreno fue la 2ª mujer, detrás de la china Xianping Hou. Bastantes italianos, como el doble Campeón de Europa Jimmy Pacher, quien fuera campeón precisamente en Piedrahíta en 1998. También estuvo el récordman mundial de distancia el sudafricano Nevill Hullet. Aplastante demostración de las Ozone R.10 copando los 11 primeros puestos. Al ser un Open FAI-2 también tuvo categoría Serial y Sport. En cuanto a la seguridad, 3 paracaídas y el accidente grave de Luis Morales, quien cayó sobre la ladera por la turbulencia térmica volando bajo camino del Barco de Ávila.
Las mangas fueron: un gol en Segovia (anulada por tormenta), gol en Arcones 154 km, gol en Ávila 58 km, pim pam y gol en Ávila 74 km, doble zig-zag y Ávila (anulada), zig-zag y triangulo en el valle de Ambles, 111 km y para terminar una triangulación con varios zig-zag por el valle, de 74 km. Fotos: Mario Arqué.

Europeo de Abtenau (Austria) 2010. Rodeando el Macizo del Dachstein. Foto de Juan Carlos Martínez Melón "Wilfred".

1ª manga, foto: Xevi Bonet.

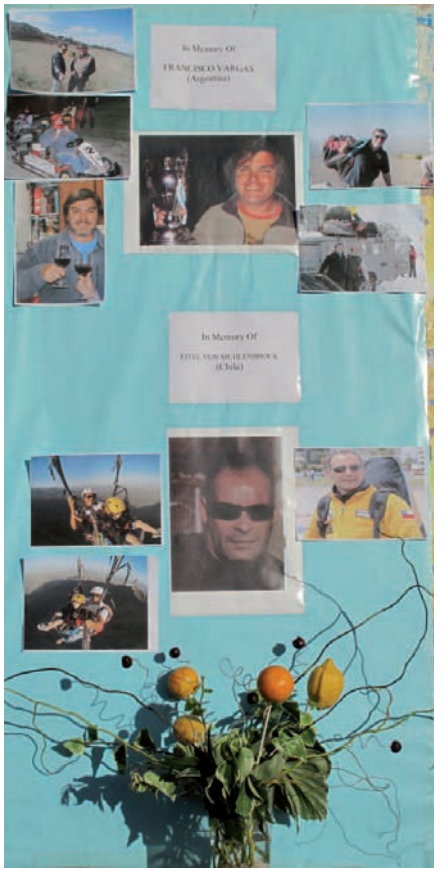
Start de la 2ª manga.

Aterrizaje (gol) de la mejor manga del Europeo de Abtenau (Austria) de 2010, un triángulo de 134 km.
Con solo 3 mangas válidas en dos semanas de competición, el resto lluvia.
Pero es que cerca, en Tegelberg (Alemania), donde se había disputado el premundial de ala delta, no lograron hacer ni una sola manga en toda la semana anterior. en la foto, aterrizaje de Xevi Bonet.
Ese Europeo lo ganó el veterano piloto italiano Luca Donini, quien ya fuera antes Campeón del Mundo 2001 en Granada, y Campeón de Europa 2006 en Morzine.
Fotos: Mario Arqué.

PWC Roldanillo (Colombia) 2011.

Copa del Mundo de Lienz 2011 (Austria).

Ozone Mantra R11



Actos de premiación del XII Mundial de Piedrahíta 2011 (Ávila) y de homenaje a Tato Vargas y Eitel von Mulhenbrock (fallecidos durante el Mundial), que se aprovechó como recuerdo también para Xavier Murillo (fallecido volando en Perú) y Nikolay Shorokhov (el mejor piloto ruso de la Copa del Mundo, fallecido por enfermedad). Fotos Mario Arqué.

Despegue de Peña Negra, Piedrahíta (Ávila). foto Martin Scheel.

XII Mundial de Piedrahíta (Ávila), Julio de 2011. Foto: Martin Scheel.

Nuevo despegue de Peña Negra, Piedrahíta. Foto: Martin Scheel.

Prólogo adicional del autor para esta edición

Cuando se publicó la 1ª edición de este libro, el escenario de la competición no había pasado aún por la gran conmoción que causaron los dos accidentes fatales acaecidos durante la 2ª manga del Campeonato del Mundo FAI en 2011, celebrado en Piedrahíta.

Dichos accidentes proporcionaron a cierto grupo de pilotos de ala delta de las altas instancias burocráticas de la CIVL de la FAI, la excusa perfecta para sacarse una espina que les llevaba incordiando desde hacía mucho tiempo:

Los parapentes de competición de la clase Open.

Cuando leas este libro te quedará bien claro que su autor era en buena medida partidario de la clase Open. Lo era tanto en 2010 como lo sigo siendo hoy. En estos años que han pasado desde que se publicó por primera vez el libro, las competiciones han pasado de volarse predominantemente con velas de clase Open a volarse exclusivamente con velas homologadas, a pesar de lo cual, la deseada reducción en las cifras de accidentes no ha logrado materializarse hasta la fecha.

El hecho de que hasta ahora no se hayan anunciado fatalidades tan sonadas se debe tanto a la buena suerte como los dos accidentes mortales en un mismo día en Piedrahíta se debieron a la mala suerte. Varios grupos de trabajo independientes han analizado en detalle aquellos eventos llegando a la conclusión de que no hubo una correlación entre el hecho de que esa competición se volara con velas de clase Open y los accidentes. La conclusión de cada uno de los grupos de trabajo fue que los accidentes se debieron a una racha de suerte particularmente mala, siempre al acecho en un deporte notoriamente peligroso.

A pesar de esto, la CIVL se ha negado repetidamente a eliminar aquella prohibición «temporal», a pesar del ya notorio hecho de que su decisión haya dado lugar a que velas «exigentes» pasen de manos de expertos a las de cualquier parapentista, lo que, en el proceso, ha dañado de manera irrevocable el sistema de homologación EN.

Hoy, nadie salvo el diseñador de una vela, sabe el tipo de bestia que es hasta mucho tiempo después de que dicha vela esté introducida en el mercado, y por alguna razón el mercado no parece dispuesto a tomarse al pie de la letra las recomendaciones del diseñador, lo que supone que cada vela nueva, en prácticamente todas las categorías, suponga un caso de ensayo y error para los primeros pilotos que la adoptan antes de que se tenga un veredicto claro.

La triste consecuencia de todo este jaleo es que compite menos gente en todo el mundo. El mundo de la competición ha perdido un buen número de sus grandes figuras porque volar campeonatos con velas de competición que han tenido que pasar por el aro de un proceso de homologación cuya relevancia para los pilotos es cuasi nula, sencillamente no es igual de gratificante que antes. Para quienes lean este libro, que se supone serán sobre todo pilotos nuevos en el mundo

de la competición, esto ha supuesto que ya no exista ese santo grial de una vela de clase Open de máximas prestaciones a la que aspirar una vez se haya alcanzado cierto nivel. Ahora, todos vuelan los mismos armatostes capados.

Pero el juego en sí sigue consistiendo más o menos en lo mismo ¡mientras dure! Competir contra tus compañeros por cielos que bullen de actividad térmica, buscando indicios que te permitan tomar esa decisión que te ponga por delante en el momento crucial unos pocos kilómetros antes del gol, sigue estando ahí y yo sigo recomendándolo encarecidamente. Por suerte, eso significa que este libro siga teniendo interés aunque tengas que pasar por alto las secciones que hablan sobre qué vela de clase Open elegir (porque ese término es obsoleto).

Me anima ver que el libro se haya traducido por fin a otro idioma aparte del inglés original, y espero que ayude a muchos pilotos de cualquier parte del mundo, nuevos en la competición y cuya lengua sea otra, a que progresen más deprisa.

La parte principal del libro no ha variado, pero hemos añadido unos pocos eventos a la sección sobre historia, para hacerlo más completo, aunque solo llegue hasta 2013. Espero que lo disfrutéis y os pido por favor que voléis seguros ¡para poder seguir compitiendo!

Mads Syndergaard,

entre Igoumenitsa y Venecia, a 26 de marzo de 2013.

3ª Parte: **Índice** de los eventos más recientes

2011

Roldanillo (Colombia)..... 246
Mun Gyeong (Corea)..... 246
Lienz (Austria)..... 247
Mundial de Piedrahíta (Ávila, España)..... 247
Bayramören (Turquía)..... 250
Ager (Lleida, España), última PWC con velas Open..... 251
Pre-Europeo de Saint Andre (Francia) con velas Serial..... 251

2012

3ª Superfinal Copa del Mundo 2011, Valle de Bravo (Méjico)... 254
Castelo (Brasil)..... 255
Talloires (Francia)..... 258
Montalegre (Portugal)..... 258
Krushevo (Macedonia)..... 259
Sun Valley (Estados Unidos)..... 259
XII Europeo de Saint Andre (Francia)..... 262

2013

4ª Superfinal Copa del Mundo 2012, Roldanillo (Colombia).... 263
Porterville (Sudáfrica)..... 267
Baixo Guandu (Brasil)..... 268
Val Louron (Francia)..... 268
XVIII Mundial de Sopot (Bulgaria)..... 270
Pre-Europeo Raska-Kopaonik (Serbia)..... 270

Tabla Campeonatos FAI-1, PWC y de España (1988-2013)..... 273

2011

Roldanillo (Colombia) - 15 a 22 de Enero.

La Copa del Mundo por fin se disputa en Roldanillo. Tras un 1er. intento fallido, cuando pilotos y federaciones temerosas cuestionaron la seguridad de llevar una PWC a Colombia, dando marcha atrás a la decisión inicial de incluirla en el Tour 2009. Pero los organizadores colombianos no tiraron la toalla y organizaron una Pre-PWC, demostrando al mundo su capacidad y las bondades y seguridad de la zona.

Por algo el nacional colombiano (Open), se venía disputando allí desde hacía añales, siguiendo la estela de los campeonatos nacionales de ala delta. Con diferentes organizadores, el lugar en el Valle del Cauca siempre daba lo mejor de sí, con numerosas mangas, buenos techos y pruebas en condiciones más o menos secas y potentes. Así que en 2011 iba a ir en serio y aprovechando que la seguridad en la región había mejorado mucho en los últimos años, se vencieron las últimas reticencias y Nicky Moss (involucrada en la organización, en la CIVL y la PWCA) convenció a la PWCA para que se fuera a Roldanillo de una vez por todas. Y la zona gustó tanto, que se animaron a usarla para la 3ª Superfinal de la Copa del Mundo, dos años después y recibiría el siguiente Mundial FAI 2015, tras el éxito de esa Superfinal.

Aquella ronda americana 2011 la ganó el suizo Michael Sigel (Gin), seguido del británico Russell Ogden (Ozone) y del suizo Peter Neuenschwander (Gin). Destacar que Xevi Bonet (Gin) fue 4º en la general y quedó 2º en la 5ª manga. Y que le acompañó un nutrido grupo de pilotos españoles, aprovechando la ventaja del idioma y la hospitalidad contrastada colombiana. Mencionar que aún se competía con velas Open.

El siguiente latino fue el venezolano Miki Von Watcher (23º) y el mejor piloto local, Julián Andrés Carreño (47º).

Se validaron 6 mangas. Entre las mujeres, ganó la rusa Renata Kuhnova (Axis), 2ª la francesa Elisa Houdry (Niviuk Icepeak 5) y 3ª la japonesa Keiko Hiraki. Las mangas se las llevaron:

	Nombre	País	Vela	km	tiempo	Goles
1ª	Michael Sigel	SUI	Gin	94	2h 40′	38
2ª	Pepe Malecki	DEU	Ozone	122	-	0
3ª	Yassen Savov	BUL	Gin	83	2h 28′	111
4ª	Michael Sigel	SUI	Gin	101	-	0
5ª	Russell Ogden	GBR	Ozone	74	2h 19′	87
6ª	Marcus Malmqvist	DK	UP	110	3h 19′	88

Mun Gyeong (Corea) - 14 a 21 de Mayo

2 mangas válidas, ganó el norteamericano Jack Brown (Ozone), seguido del italiano Jimmy Pacher (Gin) y del francés Lucas Bernardín (Ozone). Entre ellas: 1ª Marina Olexina (Gin), 2ª Darya Krasnova (Ozone), ambas rusas y 3ª la francesa Elisa Houdry, (Ozone). Volaron 10 mujeres y 2 no despegaron ningún día. Total: 121 participantes.

De España fueron: Juan Carlos Martínez (quedó 9º), David Cubel 19º, Chechu Costa 30º y Miki Ventaja 120º. Las mangas fueron para:

Nombre	País	Vela	km	tiempo	Goles
1ª Dean Stratton	USA	Ozone	66	1h 31′	88
2ª Lucas Bernardín	FRA	Ozone	45	2h 22′	26

Viento fuerte, con despegues difíciles y algunos arborizajes. Hospitalidad coreana exquisita. Chechu reconocía que algunos pilotos locales eran auténticos kamikazes, al despegar de cualquier forma con viento.

Lienz (Austria) - 11 a 18 de Junio

Una sola manga de 7 posibles, ganó el suizo Alex Hofer (R11), 2º el austriaco Josef Brandner (R11) y 3º el francés Jacques Fournier (R11). Las chicas: 1ª Regula Strasser (R11), 2ª la francesa Elisa Houdry (R11) y 3ª la japo-francesa Seiko Fukuoka (R11), 13 mujeres de 129 participantes. La manga:

	Nombre	país	Vela	Km	tiempo	goles
1ª	Alex Hofer	SUI	R11	37	1h 11′	62

No fue ningún español, pero sí varios venezolanos: 47º Raúl Penso, 69º Juan Carlos Becerra, 83º Camila Antonorsi, 86º Alejandro Alfonzo y 127º Joanna Di Grigoli. La razón por la cual los pilotos venezolanos son tan habituales en la Copa del Mundo, además de su interés y buen nivel, es el importante apoyo económico que reciben de su gobierno para competir fuera. Lo que dará sus frutos en el Mundial de 2013.

Mundial de Piedrahíta (Ávila) - 3 a 16 de Julio

Con tal solo 2 mangas disputadas y 2 accidentes mortales (del argentino Tato Vargas y el chileno Eitel Von Mühlenbrok), el podium quedó así: 1º Charles Cazaux (FRA) R11, 2º Luca Donini (ITA) R11, 3º Andreas Malecki (DEU) R11. Por equipos: 1ª Francia, 2ª Reino Unido, 3ª Suiza. En femenino: 1ª Petra Krausova-Slivova (CZE), 2ª: Regula Strasser (DEU) y 3ª Kirsty Cameron (GBR).

Cazaux ya había sido también campeón de la primera Superfinal de la Copa del Mundo en 2009 y al llevarse este XII Mundial, confirmó su gran nivel y la supremacía de su vela, la nueva R11, que copó 8 de los 10 primeros puestos, tal como hacía la R10 el año anterior.

Pero los demás fabricantes ya habían reaccionado y presentaron buenos modelos de 2 bandas muy competitivos.

Pero la nueva R11 era muy rápida (demasiado tal vez) y tenía un innovador perfil con “morro de tiburón”, es una parte cóncava en la zona de sus pequeñas bocas (las cuales van más retrasadas). El resultado era una vela más estable y fácil de despegar y volar, pero potencialmente peligrosa si los pilotos abusaban de esa capacidad de vuelo a muy alta velocidad (podía alcanzar más de 75 km/h con el acelerador) y tenía reacciones más imprevisibles en las pérdidas y plegadas.

146 pilotos de 46 países y un despegue nuevo de hierba artificial en Peña Negra. Steve Ham fue el director y eligió al comité de pilotos:

Raúl Penso, Cecilio Valenzuela, Luc Armant y Torsten Siegel.

La 1ª manga fue el clásico gol directo a Arcones (154 km), con start en Villatoro (135 km de carrera). Pero evitando las zonas prohibidas de Ávila y Segovia y sin pasar de 3.000 m desde Ávila. 32 pilotos se metieron en esas zonas restringidas y fueron penalizados con cero, entre ellos David Cubel y todos los mejicanos. Hubo quejas por no haber explicado bien esas zonas. Ganó Charles Cazaux (gracias a los leading points), aunque el 1º en llegar fue Mads Helioson, en 2h 45′, a 49 km/h de media. Un minuto después lo hizo el Danés Malmkvist y a 2 minutos el brasileño Frank Brown. La prueba se pudo seguir por live-tracking, con el sistema estrenado el año anterior en el Europeo de Austria, ya que cada piloto llevaba un aparato de live-track facilitado por la organización, que tenía que devolver cada día para cargar la batería.

En el despegue pillaron a una piloto china con exceso de lastre (44 kg), le quitaron 10 kg y luego lanzó el paracaídas por una corbata y arborizó. Casi la detiene la Guardia Civil por no querer dejar el parapente en el árbol cuando la fueron a rescatar, se puso histérica.

Podium Copa del Mundo Àger 2011:
1º Jeremie Lager (Ozone R11).
2º Stephan Morgenthaler (Ozone R11).
3º Xevi Bonet (Gin Boomerang 8).

Buen anticipo de lo estaba por llegar: Xevi Bonet sería subcampeón de Europa en Saint André (Francia) al año siguiente y Jeremie Lager el siguiente Campeón del Mundo en Sopot 2013 (Bulgaria).
Izquierda: Àger, foto Xevi Bonet.
Abajo: foto Martin Scheel.

Cajón del Pre-Europeo 2011 de Saint André les Alpes (Francia):
1° Jean-Marc Caron (Peak 2)
2° David Cubel (Mantra M4)
3° Pepe Malecki (Mantra M4)

Fue la primera (y última) competición de máximo nivel que se disputó íntegramente con velas de clase Serial clásicas. Para la siguiente, la Superfinal de la Copa del Mundo de Valle de Bravo, Méjico (4 meses después), ya tendrían una nueva generación de velas de competición de dos bandas, pero homologadas EN-D.

Derecha: Saint André, foto Xevi Bonet

En el briefing inaugural, Russell Ogden y Aljaz Valic explicaron como pilotar las situaciones que se pueden presentar con las velas de 2 bandas, como los parachutajes, pérdidas, etc. No fue suficiente.

2ª y fatídiga manga: gol directo a Ávila. El día empezó flojo pero la convergencia se puso fuerte cerca del gol (con el norte entrando por abajo y mucha térmica). El 1er. accidente fatal (de Tato), sucedió en la ladera, cerca del despegue. Costaba aguantarse (era temprano) y tuvo una frontal y luego un parachutaje con su Boomerang 8 a poca altura (50 m), parecía que bajaba despacio y controlando la vela, pero al final le giró bruscamente y entró de frente contra unas piedras, falleciendo.

Más tarde, cerca del gol, en el planeo final, Eitel tuvo una plegada con autorrotación. Es posible que su mano quedase enganchada en las bandas entwistadas. Otro piloto cercano declaró que le veía girar con una mano arriba y el cuerpo caido, ya tal vez desmayado por la elevada fuerza G de la rotación. Otro dijo que le vió tratar de usar la otra mano para intentar coger el paracaídas. Lo cierto es que no lanzó el paracaídas y bajó 1200 m en autorrotación sin reaccionar.

Hubo 5 paracaídas, la rusa Marina, cruzando el puerto de Villatoro con poca altura y los otros 4 en la llegada a gol, siempre por plegadas acelerando o hasta volando sin acelerar haciendo la aproximación.

El colombiano Esteban Novoa, casí termina contra un tendido eléctrico cuando tras lanzar el paracaídas, derivó con el viento hacia los cables que hay antes del gol, los pasó con diez metros.

Ganó la manga Pepe Malecki (R11), con David Cubel (R10) entrando a medio minuto. Cubel se había escapado con Donini en la última térmica y entró unos segundos delante de Donini y Cazaux. El resto, en tropel (llegaron 87 pilotos en 15 minutos).

Tras varias jornadas de duelo, el Mundial no se retomó porque la FAI al final decidió pararlo y prohibir las velas Open. Mientras, se aprovechó para hacer reuniones técnicas y asambleas con los pilotos, proponer y aprobar un formato (con ideas imaginativas para mejorar la seguridad de las pruebas: hacer solo distancia, goles con la parada de tiempo a mayor altura, etc) a la FAI y que permitiera seguir con el Mundial, pero el miedo a que sucedieran nuevos accidentes, pudo con los políticos de la CIVL, la FAI y la FAE y lo dieron por terminado.

El acto de clausura fue muy triste, emotivo y solemne.

¿Cómo quedaron los españoles?: 36º Francisco Reina, 62º Xevi Bonet, 76º David Cubel, 125º Esther Garaizar (15ª mujer) y 128º Cecilio Valenzuela. Con la asistencia de Nando Silla y Pepe Bernardos. Por naciones en 19º lugar.

En cuanto a las velas: el 11% eran Serial homologadas y el resto Open. El 55% de todas, Ozone. 18% Gin, 7% Niviuk, 6% Sol, 5% Axis, 3% Gradient, 2% UP y Swing. Solo una Advance y una Apco.

Bayramören (Turquía) - 23 a 30 de Julio

Se había disputado allí una Pre-PWC los dos años anteriores y un Open de distancia en 2008, así que ya les tocaba una genuina Copa del Mundo. Se disputó con velas Open.

Tuvo 5 mangas válidas, ganó el francés Stephane Drouin (Ozone R11), 2º el venezolano Raúl Penso (R11) (quien ganó la 4ª manga), y 3º el alemán Marc Wensauer (R11). Entre ellas: 1ª la francesa Seiko Fukoka (R10), 2ª la checa Petra Slivova (Gin Boomerang X), la 3ª la también checa Renata Kyhnova (Axis). Las mangas (pag. siguiente):

	Nombre	país	Vela	Km	tiempo	goles
1ª	Aljaz Valic	SLO	Icepeak5	77	2h 18′	94
2ª	Stephan Morgenthaler	SUI	R11	105	3h 51′	42
3ª	Jacques Fournier	FRA	R11	57	-	0
4ª	Raúl Penso	VEN	R11	78	2h 17′	97
5ª	Nicolas Rieusset	FRA	R11	60	-	0

De España estuvieron: 21º José Manuel Reina, 24º Francisco Reina y 93º Jean-Marc Malhonda. © fotos: 2013 XC Çanhavk.

Àger (Lleida) - 20 a 27 de Agosto

Era la 2ª vez que la PWC visitaba Àger, ya lo había hecho en 2007.

Tras la prueba de Turquía, sería la 2ª prueba de la PWC 2011 disputada tras los accidentes del Mundial de Piedrahíta en Julio y bajo la sombra de la prohibición por parte de la FAI de las velas Open. Pero la PWCA no se rige por las reglas FAI sino por su propio reglamento, así aunque las velas Open fueron prohibidas también en España por la RFAE, sí dejaron que aquí se volase con las Open.

La PWCA aprovechó la prueba de Àger para celebrar una Asamblea General de los pilotos en la que decidieron no seguir con las velas Open al finalizar la temporada y disputar la 3ª Superfinal (Valle de Bravo, Méjico) con velas homologadas de serie.

En Àger se disputaron 5 mangas. Ganó el francés Jeremie Lager (R11), 2º el suizo Stephan Morgenthaler (R11) y 3º Xevi Bonet (Gin Boomerang 8). Los demás españoles fueron: 25º Chechu Costa (2º en la 4ª manga), 35º Félix Rodríguez, 44º Juan Carlos Martínez, 45º Mika Díaz, 47º Francisco Reina, 51º David Cubel, 60º Miki Ventaja, 67º Jean-Marc Malhonda, 69º Goyo González, 80º José Reina, 85º Lee García (quien era el único español que iba con una vela Serial homologada, la Sol Torck 2). En chicas: 1ª Seiko Fukuoka (R10), 2ª Kirsty Cameron (R11) y 3ª Petra Slivova (Boomerang 8). Las mangas:

	Nombre	país	vela	Km	tiempo	goles
1ª	Yassen Savov	BUL	Boomerang 8	111	3h 02′	72
2ª	Charles Cazaux	FRA	R11	96	2h 31′	74
3ª	Yoshiki Kuremoto	JPN	R11	68	1h 51′	50
4ª	Stephan Drouin	FRA	R11	62	1h 31′	83
5ª	Stephan Morgenthaler	SUI	R11	82	2h 34′	42

Pre-Europeo de Saint Andre (Francia)

31 de Agosto a 7 de Septiembre

Pasará a la historia por ser el 1er. gran evento con velas Serial, es decir homologadas (mayormente de categoría EN-D). Nadie estaba preparado para los sucesos de Piedrahíta y los pilotos “Open” tuvieron que buscarse deprisa una vela Serial.

Se disputaron 3 mangas, de 65, 61 y 74 km y la hegemonía de la R10 y R11 se trocó por una diversidad mayor de modelos, más similares en prestaciones (6 modelos diferentes entre los 20 primeros).

Los españoles empezaron bien, 4º Iván Colás, 18º Xevi Bonet y 24º David Cubel.

La 2ª manga era una serie de idas y vueltas, en la que pinchan muchos pilotos. Queda patente que no es lo mismo competir con una Serial, con la que toca acelerar todo el tiempo al máximo y con peores planeos en transición. Cubel entra 8º, Iván 12º y Xevi 24º. Luego siguieron 3 días de lluvia sin poder volar.

La 3ª manga iría por una ruta nueva. Los españoles tiran delante, pero

Arriba: **Transición por el altiplano, al fondo el lago y Valle de Bravo, situado a 150 km al SE de la capital.**
Izquierda: **Francisco Reina en la Superfinal 2011 de Valle de Bravo en 2012 (Méjico), fotos: Xevi Bonet.**

Copa del Mundo de Castelo 2012 (Brasil), foto: Andrés Sánchez (Driu).

por caminos diferentes. David hace nube y se pone en cabeza, cruza el valle y luego regresa a la misma nube. Al final llegando al gol le pasa una Peak 2 al tener que pararse a dar un último giro, entrando en gol unos segundos antes que él. 2º David, 14º Xevi e Iván 76º, a quien un fallo de GPS le quitó el cilindro de gol por 10 m.

En la general, gana el francés Jean-Marc Caron (Niviuk Peak 2), 2º fue David Cubel (Ozone M4) y 3º Pepe Malecki (M4). Xevi sería 12º e Iván Colás 20º. Hubo 105 participantes (8 mujeres), 1ª Seiko Fukuoka (M4), 2ª Nicole Fedele (Niviuk Peak 2) y 3ª Keiko Hiraki (M4).

Las velas: 30 Ozone, 18 Niviuk, 13 Gin, 7 Advance, 6 AirCross, 5 Gradient, 4 Nova, 4 Axis, 3 AirDesign, 3 MacPara, 2 Skywalk y 1 Sol.

3ª Superfinal Copa del Mundo 2011
Valle de Bravo (Méjico) - 24 Enero / 5 Febrero 2012

Regreso al escenario del Mundial 2009 para la 3ª Superfinal y no defraudó. Se presentaron "en sociedad" los primeros ejemplares de la nueva generación de velas de competición homologadas en clase EN-D, no había pasado ni medio año desde los sucesos de Piedrahíta y la prohibición de las velas Open. Los pilotos cambiaron esas Serial clásicas que habían llevado a regañadientes al Pre-Europeo o a los últimos nacionales del 2011, como el Campeonato de Francia de la Isla Reunión, por las nuevas Serial de carreras.

Empezó la era de las Ozone EnZo, Niviuk Icepeak 6 y la Gin Boomerang X o Swing Core 2. Ningún otro fabricante llegó a tiempo (la mayoría ni lo intentaron), de sacar una vela nueva para el evento.

Resultados: 1º Peter Neuesnchwander (Suiza) EnZo, 2º el francés Jean-Marc Caron (Icepeak 6) y 3º el esloveno Dusan Oroz (EnZo).

Femenina: 1ª Petra Slivova (CZE) Boomerang X, 2ª Seiko Kukuoka (FRA) M4, 3ª Regula Strasser (SUI) M4.

Ozone y Niviuk solo tenían homologada una talla (la mediana) de su nueva EN-D, lo que llevó a muchas chicas a competir con velas Serial convencionales. 9 mangas disputadas que ganaron:

	Nombre	país	vela	Km	tiempo	goles
1ª	Hans Bollinger	SUI	Boomerang X	62	1h 41′	100
2ª	Juan Carlos Becerra	VEN	Enzo	92	2h 27′	96
3ª	Luc Armant	FRA	Enzo	103	2h 47′	90
4ª	Luc Armant	FRA	Enzo	119	3h 35′	70
5ª	Peter Neuesnschwander	SUI	Enzo	27	-	0
6ª	Charles Cazaux	FRA	Enzo	79	-	0
7ª	Marco Littame	ITA	Icepeak 6	96	2h 24′	76
8ª	Ulrich Prinz	SUI	Boomerang X	121	3h 38′	83
9ª	Peter Neuenschwander	SUI	Enzo	75	1h 46′	91

Para esa Superfinal había obtenido plaza los españoles: 20º Xevi Bonet, 47º Félix Rodríguez, 63º Francisco Reina (quien hizo 4º en la 7ª manga), 75º Juan Carlos Martínez y 88º Chechu Costa. Entre los latinos, el mejor clasificado fue el venezolano Juan Carlos Becerra (8º).

Las condiciones potentes como cabía esperar en Valle de Bravo. Techos que llegaban a 4.000 m, convergencias y térmicas cañón.

Lo más sorprendente de ir todos con velas nuevas, fue descubrir que a las Boomerang X se les encogía enseguida el suspentaje de Dyneema (quizás por el calor) y las velas empezaron a dar problemas allí mismo. Los pilotos las tenían que re-estirar cada día antes del despe-

gue y se pusieron a hacer bucles para tratar de corregirlo y volver a picarlas. Fue polémico porque era difícil saber cuándo se limitaban a reajustar el calado y cuándo trataban de aumentar su velocidad máxima. Era el único fabricante que había logrado llevar a Méjico varias tallas homologadas, pero luego tuvo que cambiar el material del suspentaje y volver a pasar la homologación (solo lo hizo con algunas tallas) para confirmar que todo estaba bien. Las Enzo e Icepeak 6 iban bien y fueron las velas que pelearon las dos temporadas siguientes por la hegemonía en competición. La Enzo con más planeo contra el viento y la Icepeak 6 con mejor mando y facilidad. Ambas con una velocidad punta "capada" similar, de 60-62 km/h (según talla y carga).

Copa del Mundo 2012 (1ª prueba)
Castelo (Brasil) - 17 a 24 Marzo 2012

Zona situada a 145 km de Vitoria y a 100 m sobre el nivel del mar.

Hubo 3 mangas, por las condiciones lluviosas. Varias semanas antes se habían volado triángulos de más de 100 km, pero llegó un frente que dejó el cielo totalmente cubierto durante toda la semana previa y los primeros días de competición, en que ni se subía al despegue. El frente se deshizo y dejó hacer 3 mangas, 2 de ellas mal planteadas, en condiciones más flojas de lo habitual y algo ventosas. El organizador propuso actividades alternativas al vuelo para los 130 participantes (de 20 países). La mayoría iban con Enzo (51) y 17 con Icepeak 6.

1ª manga: 51 km en triángulo. Techo bajo (1500 m, 500 m sobre el despegue), la 1ª baliza viento en cara y pinchan 30, lo siguiente pura supervivencia, que solo completan 4 pilotos, 1º Raúl Penso y el mejor español, Larry Pino, a 5 km de gol.

2ª manga: 73 km, día algo mejor (con sol), el techo sube a 2000 m, pero sigue flojo. de nuevo 1ª baliza viento en cara, más lejos y con más viento, así que otra vez pinchazo masivo. A partir de allí mejora y toca luchar con el viento, llegan 43 a gol, gana Stefan Wyss y el mejor español, otra vez Larry el 7º.

3ª manga: tras un día de lluvia, queda flojo, techo 1600 m y circuito en forma de Z de 62 km. Evitan la 1ª baliza viento en cara. Empieza flojo y luego mejora, se vuela hacia atrás, en dirección a la costa, donde las condiciones aún flojean más y con mucho viento de cara (del mar) con tormentas en el litoral. Todos pinchados luchando contra el viento, 70 piloto en 3 km y nadie en gol. Gana Yann Martail, volando 46 km, y el mejor español, Andrés Sánchez (Driu) con 31,5 km.

Las 3 mangas:

	Nombre	país	vela	Km	tiempo	goles
1ª	Raul Penso	VEN	EnZo	51	2h 45'	4
2ª	Stefan Wyss	SUI	EnZo	72	3h 00'	50
3ª	Yann Martail	FRA	EnZo	46	-	0

En la general (130 participantes):

1º Yann Martail (FRA) EnZo

2º Michael Sigel (SUI) Boomerang X

3º Carlos Cordido (VEN) Icepeak 6

Femenina (12 mujeres):

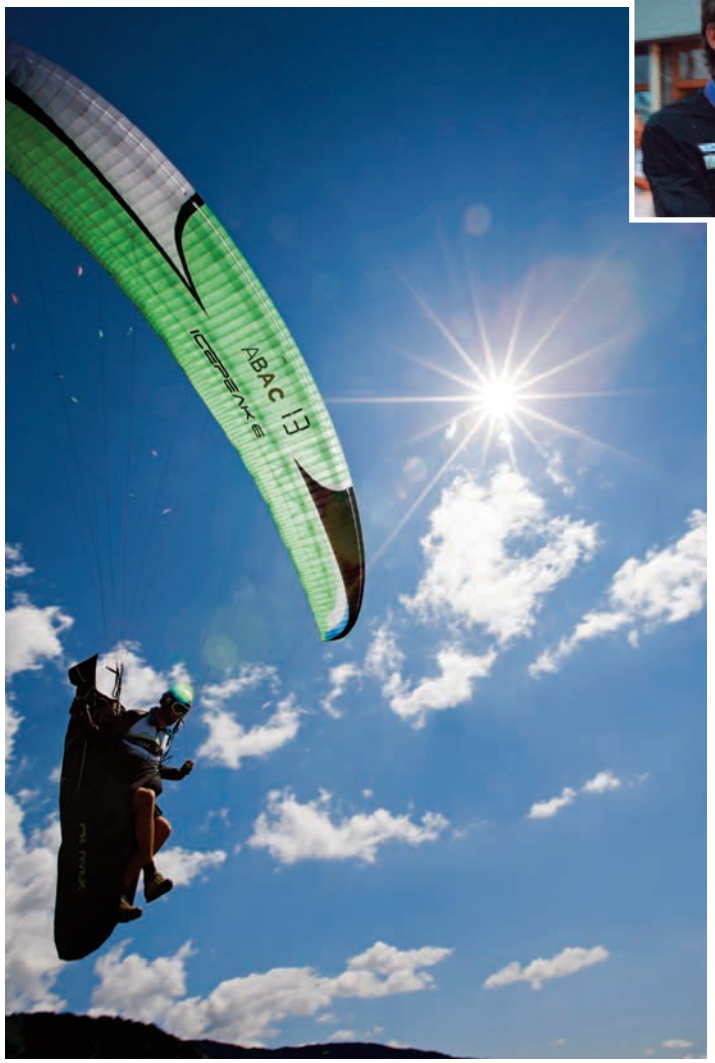
1ª Emanuelle Zufferey (SUI) Icepeak 6

2ª Marina Olexina (RUS) Boomerang GTO

3ª Svetlana Piskareva (RUS) Mantra 4.

Los españoles: 15º Larry Pino, 57º Félix Rodriguez, 65º Miki Ventaja, 78º Andrés Sánchez, (81º y 9ª mujer) Maite Moreno.

Por naciones: 1ª Francia (12 pilotos), 2ª Suiza (9) y 3ª Brasil (18).



Los franceses Jeremie Lager y Jean-Marc Caron han dado a Niviuk sus primeros títulos de Campeón y subcampeón del Mundo respectivamente, en Bulgaria 2013 y Australia 2007.
A lo que hay que sumar los títulos de Campeonas del Mundo femeninas de Klaudia Bulgakov en Bulgaria 2007 y Elisa Houdry en México 2009.

Krushevo (Macedonia) Copa del Mundo 2012.

Talloires (Francia) - 12 a 19 Mayo 2012

Una sola manga, que ganó el alemán Alfredo Studer (EnZo), piloto conocido por haberse llevado las primeras ediciones de la competición de distancia online OLC, volando con Swing Stratus RC.

Ambiente invernal en el despegue de Montmin. Viento de norte y start un poco turbulento. primera ida viento en cara y en la vuelta a Annecy, empiezan a cantar "nivel 3"al quedar los pilotos sotaventados en la cresta de Parmelan. El organizador cancela cuando muchos ya se estaban abriendo para aterrizar, incluso el 3º de la anterior Copa del Mundo de Castelo, Yan Martail, no se esperó a que cancelasen para bajarse.

Nadie pudo llegar a gol en esta única manga de 103 km, la cual fue interrumpida antes de que pudiera terminar debido a varios accidentes. Studer voló 83 km, marcando 500 m por delante del francés Joel Debons (Icepeak 6) y a 1 km del también francés Pierre Remy (Icepeak 6), empatado con Charles Cazaux (Enzo), aunque este último quedó 300 m más atrás. 5º fue el venezolano Carlos Cordido (Icepeak 6), 40 m detrás. 13 pilotos pasaron de 80 km y 50 entre 70 y 80 km.

El mejor español, 33º Xevi Bonet, con 74 km, 67º Félix Rodriguez, 108º David Cubel y 111º Cecilio Valenzuela.

Las mujeres: 1ª Seiko Fukuoka (Icepeak 6), 2ª Laurie Genovese (Icepeak 6) y 3ª la japonesa Keiko Hiraki (Enzo).

Balance: 3 pilotos accidentados, un polaco grave y la propia campeona del mundo checa, Petra Slivova, quien bajó 200 m con su Boomerang X, plegado y fuera de control y aunque lanzó el paracaídas, éste se le enredó con la vela.

Los días antes no se pudo hacer manga por la falta de condiciones.

Montalegre (Portugal) - 13 a 21 Julio 2012

4 mangas y ganó Yan Martail, demostrando su buen momento en esta Copa del Mundo. 2º Marco Littame (Icepeak 6) y 3º Helmut Heichholzer (EnZo). Condiciones flojas un par de días y tocaba volar en grupo con poca velocidad al principio (supervivencia), pero al final de la manga se iba rápido y ya se parecía más a una PWC.

Se voló 3 días en la cara norte y uno en la sur. Así que se pasaba bajo al sotavento de Gralhas, para remontar y seguir camino al sur.

En las primeras 2 mangas los españoles lo hicieron bien y en la 3ª Aaron apretó con Littame de líder en la general, pero fue el piloto local Nuno Virgilio (gran conocedor de la zona) quien se la llevó. En la última manga Marco quedó atrás y así ganó Martail. Organización espectacular y atenta, daban refrescos, un bol de pasta deshidratada que llenabas con agua caliente y sentaba muy bien al cuerpo. Flymaster estaba muy presente como patrocinador. Estas fueron las mangas:

	Nombre	país	vela	Km	tiempo	goles
1ª	Aaron Durogati	ITA	Boomerang X	83	2h 01′	89
2ª	Luc Armant	FRA	EnZo	56	2h 10′	13
3ª	Nuno Virgilio	POR	EnZo	97	2h 57′	72
4ª	Yoshiki Kuremoto	JAP	EnZo	81	1h 45′	89

En la general, los españoles: 11º Xevi Bonet, 18º Félix Rodríguez, 25º José Manuel Reina, 30º Iván Colás, 35º Francisco Reina, 41º David Cubel, 57º Chechu Costa, 74º Juan Carlos Martínez, 84º Dani Rizo (quien luego ganó el Open Ibérico 2013) y 115º Cecilio Valenzuela.
Las mujeres: 1ª Keiko Hiraki (JAP) EnZo, 2ª Tomoni Masuko (JAP) Boomerang X y 3ª la turca Ayse Bayrak (Mantra).

Krushevo (Macedonia) - 4 a 11 Agosto 2012

5 mangas, vencedor el francés Olivier Michielsen (EnZo), 2º el austriaco Armin Eder (EnZo) y 3º el francés Charles Cazaux (EnZo).

La zona recuerda a Piedrahíta, con pequeñas montañas y grandes relieves más inhóspitos hacia Albania. Las balizas se reparten por el llano y algunas hacia Grecia (al sur). Hubo buenas condiciones, techo a 3.000 m y buena térmica, pero es una zona ventosa y de tormentas. El viento empieza de levante (de cara en la salida), pero luego cambia y se pone de cola cuando va ganando el oeste. Miki Ventaja voló bien, siempre en el grupo de cabeza desde el 1er. día. Se formaba un grupo grande del que pilotos rápidos se escapaban (Yassen y otros) para tirar. Miki voló algún día en esa avanzadilla, pero por lo general prefería la seguridad del grupo para volar en llano haciendo lo que él llama *"de pajarero-men". El final de las mangas brutal, un día entrabas el 12º, otro el 30º, incluso el 8º. Ir en ese grupo te lleva en volandas a gol.*

	Nombre	país	vela	Km	tiempo	goles
1ª	Olivier Michielsen	FRA	EnZo	70	2h 04′	108
2ª	Petr Chromec	CZE	EnZo	79	-	0
3ª	Martin Petz	DEU	EnZo	75	3h 01′	5
4ª	Jurij Vidic	SLO	EnZo	57	2h 00′	101
5ª	Yassen Savov	BUL	EnZo	42	1h 14′	96

Los españoles: 18º Miki Ventaja y 99º David Cubel (pero fue 4º en la 4ª manga). Las mujeres (hubo 11): 1ª Klaudia Bulgakow (Icepeak 6), 2ª Ayse Bayrak (M4), 3ª Joanna Di Grigoli (Boomerang GTO).
Las velas: 61 EnZo, 30 Icepeak 6, 15 Boomerang X, 4 Core 2, etc.

Sun Valley (Estados Unidos) - 19 a 25 Agosto 2012

En Idaho, condado de Blaine, cerca de la ciudad de Ketchum, en un complejo turístico invernal con telesillas para subir al despegue.

Es la zona por excelencia para hacer grandes vuelos de distancia en Estados Unidos, por su potencial para el cross. Recientemente se ha batido el récord nacional allí con un vuelo de 387 km.

Los días antes de esa Copa del Mundo, también se batió tres veces seguidas el récord nacional, con vuelos de más de 300 km y subiendo a alturas superiores a 5.500 m, por lo tanto, un accesorio necesario será el óxigeno, también ir abrigado y equipado para la supervivencia.

La previsión no era tan buena (pronosticaron viento y tormentas).

105 participantes y 2 mangas, la 1ª con una distancia impresionante. Ganó el británico Mark Watts (EnZo), 2º el sudafricano Andre Rainsford-Alberts (Icepeak 6) y 3º el japonés Kiyoshi Nariyama (EnZo).

	Nombre	país	vela	Km	tiempo	goles
1ª	Mark Watts	GBR	EnZo	175	-	0
2ª	Kiyoshi Nariyama	JAP	EnZo	97	3h 34′	2

Ningún español, aunque estuvo el italiano residente en Madrid, Silvio Zugarini. También 11 venezolanos, 4 colombianos, 3 brasileños, 2 argentinos, 2 ecuatorianos y un chileno. Solo 2 mangas y la última se paró en vuelo por el viento y la turbulencia.

Los incendios en la zona dejaron el ambiente con poca visibilidad al principio. El 1er. día se paró la manga de 60 km cuando al grupo de cabeza le faltaban 20 km para terminar, por sobredesarrollos, tormenta y turbonadas (les cayó nieve y granizo en pleno vuelo).

Arriba: Copa del Mundo de Sun Valley (Estados Unidos). Fotos: Silvio Zugarini. Paisaje indómito y salvaje, la zona más importarte de norteamérica para hacer grandes vuelos de distancia con despegue desde una montaña. El oxígeno auxiliar es necesario para volar muchas horas subiendo por encima de 5.000 m.

Derecha: XII Europeo de Saint André les Alpes (Francia). Plata para España y para Xevi Bonet, el mejor resultado español hasta entonces. El oro para España llegaría en el Europeo de Montalegre 2018. Foto: Martin Scheel/Azoom.ch.

Saint André les Alpes (Francia). XII Europeo 2012. Foto: Xevi Bonet.

Al día siguiente se propone un gol ¡a 193 km!, no llegó nadie y el organizador pide a los pilotos que se lleven agua y comida, un mechero y un kit de supervivencia, porque les puede tocar andar hasta 9 horas según donde aterricen, o pasar la noche envueltos en la vela, con osos y lobos en la montaña. Tapoco se puede sobrevolar cierta zona de experimentos nucleares y entrar allí supone ir preso. Por último, hay paisanos de las granjas que disparan a los desconocidos.

Por suerte se vuela alto, el techo estuvo a 6.400 m. El 80% de los pilotos llevan oxígeno. Start esperando a 4.300 m y a saltar valles y cruzar montañas inhóspitas.

De martes a viernes ventarrón, intentan lanzar dos mangas desde otro lugar (situado a dos horas) por la tarde, pero paran la manga en vuelo por la turbulencia.

La 2ª y última manga válida sería el sábado, 120 km con inversión a 3.000 m. La mitad pinchan tras la 1ª transición, luego se rompe la inversión y los demás remontan y saltan las montañas de enfrente. Pero la rotura de la inversión permite al viento de arriba bajar a las crestas y crea situaciones peligrosas, cantan "nivel 3" y paran la prueba cuando hay 2 pilotos en gol y un grupo llegando. Destacar el 3er. lugar de la rusa Marina Olexina en esa manga.

Condiciones difíciles, Carlos Cordido "Carlucho" y Pepe Malecki tras aterrizar, se volvieron a subir a una montaña para poder llegar volando hasta cerca de un pueblo. Parecía una X-Alps y no una PWC.

El inglés Guy Anderson no se reportó (llevar Spot es imprescindible porque no funciona el live-track con teléfono por falta de cobertura) y tardaron 2 días en encontrarlo con helicóptero. Pasó una noche envuelto en el parapente con costillas, pelvis y hombro rotos. Al final intentó andar y lo encontraron ya delirante y extenuado.

XII Europeo de Saint André les Alpes (Francia)

3 a 15 Septiembre 2012

Muchos días de lluvia y mal tiempo, pero al final 6 mangas, de: 102, 78, 85, 69, 76 y 74 km. Días buenos de vuelo, con un par de ellos un poco ventosos. Nada de llegar poca gente a gol o días de mangas raras. Un día se anuló en el mismo start por el tiempo inestable, estaba al límite. Esta vez, los organizadores miraron mucho por la seguridad. Se despegaba temprano, incluso cuando aún estaba justo. Por lo tanto despegues fáciles (antes de que se enchufara la brisa).

La zona de vuelo es muy extensa, pero las pruebas eran recorridos limitados porque no querían que los pilotos se alejasen, por el riesgo de inestabilidad y perder el control de la seguridad en la zona.

La prueba la vigilaban desde el mismo despegue con prismáticos y mediante live-tracking. Las balizas tenían radios grandes (de hasta 15, 20 y 35 km) para dar más opciones de hacer rutas diferentes (2 ó 3 vías diferentes posibles para cada tramo). Nadie sabía cual iba a ser el mejor camino, solía haber una ruta más segura o lenta y otra más directa y arriesgada. Los franceses fallaron en casa porque apostaron todo el equipo a las mismas rutas en lugar de repartir a los pilotos en varias rutas. Los españoles (fuimos segundos), lo hacían diferente. Los que iban delante decían por radio qué ruta tomaban y cómo les iba, así los de atrás, podían elegir otro camino sobre la marcha. Fueron circuitos muy tácticos y pruebas rápidas, con buena térmica y techos normales.

En la zona es mejor volar alto para evitar atascarse con las brisas. Tampoco hacía falta subir los últimos 200 m hasta el techo, pero volar alto era mucho mejor.

Las llegadas a gol eran clave. Cerraban el circuito con una baliza en alto para evitar los sprints. La 1ª manga la ganó Xevi Bonet, aunque media hora después de llegar a gol la pararon. Algunos pilotos ya habían hecho el cilindro de tiempo pero les faltaba el cilindro final (tenían 2.000 y 1.500 m de radio respectivamente).

Hubo pocos accidentes, varios paracaídas y dos chicas se lastimaron porque no lograron abrirlo. Una por coger muchas Ges en la rotación, se mareó y quedó inconsciente, cayó así al suelo y solo se rompió la cadera. La otra iba con poca altura y no llegó a lanzarlo. Hubo más paracaídas llegando a gol por acelerar demasiado.

Como aumentaron los requisitos para participar (antes se tenía que estar entre los primeros 1000 del ranking FAI y ahora entre los 400), hubo países que pudieron llevar a pocos pilotos, eso dejó plazas libres que se repartieron y así España pudo inscribir ¡a 10 pilotos!, 9 más una chica (el ambiente fue fantástico y Pedro Quintana era el Jefe de Equipo). Para el equipo puntuarían solo los 5 que se eligiesen al inicio, así los demás sin tanta presión, podían ayudar más a los que puntuaban. Otros países solo llevaban las plazas justas.

La zona tiene 2 despegues (este y oeste), casi siempre se volo a O.

Como las velas van todas parecido, las diferencias y el tiempo se ganaba a la hora de subir mejor en una térmica, encontrar una ascendencia más fuerte o tomar una línea de vuelo mejor. Pero todo se decidía en las últimas dos térmicas.

Un alemán cada día tiraba solo por delante y siempre lo atrapaban, salvo el último día en que logró ganar la manga. Los vencedores:

1º Yassen Savov (BUL) EnZo, **2º Xevi Bonet (ESP)** Icepeak 6 y 3º Russell Ogden (GBR) EnZo. Femenino: 1ª Nicole Fedele (ITA) Icepeak 6, 2ª Kirsty Cameron (GBR) EnZo, 3ª Regula Strasser (SUI) Icepeak 6.

El resto del equipo español: 8º Francisco Reina, 43º Mika Díaz, 55º Chechu Costa, 59º Larry Pino, 66º Felix Rodriguez, 80º Iván Colás, 83º Juan Carlos Martínez, 90º David Cubel y 133º Maite Moreno.

Por naciones: 1ª Austria, **2ª España**, 3ª Suiza, 4ª Alemania, 5ª Reino Unido, 6ª Italia, 7ª Chequia, 8ª Francia, 9ª Polonia, 10ª Eslovenia.

Velas: 9 de las 10 primeras EnZo (salvo la Icepeak6 de Xevi Bonet).

4ª Superfinal de la Copa del Mundo 2012 Roldanillo (Colombia) 14 a 26 Enero 2013

9 mangas, buenas condiciones de vuelo que permitieron realizar recorridos excelentes en todas direcciones dentro del valle del Cauca.

1ª manga: 82 km, llega 1º Chrigel Maurer (regresó a la PWC tras varias años de ausencia). Pero ganó Luca Donini por leading points.

2ª: anulada por lluvía, el 3er. día empieza con sol, pero tras 60 km la mayoría han pinchado. Michael Sigel y Aaron Durogati (ambos con la flamante y alargada Boomerang 9) aprovechan la térmica de un incendio para planear 10 km más que los demás, nadie llega a gol.

3ª: vuelven las buenas condiciones y la velocidad. 97 km, con otro incendio, que catapulta a quienes giran encima. Yassen Savov acaba tirando el paracaídas al salir de ese incendio. Se graban +20 m/s.

A partir de ese día el vuelo sobre los incendios quedaría prohibido.

Gana Luca Donini y 3 empates: Luc Armant, Maurer y Durogati.

4ª: 120 km, Maurer aterriza a las puertas del gol viento en cola (a 10 m de la línea). Donini entra tras él y aunque toca el suelo antes de cruzar la línea de gol, la pasa mientras se detiene en su revolcón y el juez de gol se lo da por bueno. El reglamento dice que puntuas con lo primero que toque el suelo, no donde te pares. Muchos quedan

Arriba: **Superfinal de la Copa del Mundo 2012 en Roldanillo 2013, foto: Xevi Bonet.**

XIII Mundial de Sopot (Bulgaria) 2013, foto Julián Cisterna.

cortos por un planeo final largo, apurado y sin condiciones.

5ª: tras un día de reposo, 130 km en zig-zag cruzando el valle. Una de las mejores mangas de la historia de la PWC según los participantes. Gana Luca Donini, en 3h44', lleva 4 de 5, aplastante.

6ª y 7ª: Apenas cambia nada, la 8ª sería más decisiva. 63 km que se llevó Stefan Wyss y muchos pilotos se quedan cortos antes de gol. Cazaux, Armant y Donini, quien cedió el liderazgo a su compatriota Aaron Durogati, volando la Boomerang 9.

Maurer hace algo insólito, aterriza en la cumbre de un cerro tras hacer el start y vuelve a despegar, primero le dan 22 puntos y luego le reponen los puntos del gol, hay protestas y al final se los quitan. La tarde anterior, la organización le había realizado un chequeo oficial a su suspentaje para comprobar que no lo tuviera modificado respecto a las cotas de la homologación. Y se lo reajustaron a las medidas oficiales del fabricante. Él vio que la vela no le iba bien (quizás se la ajustaron o montaron mal), así que aterrizó, la volvió a dejar como quería, despegó y siguió volando. Ya le había pasado eso en su primer despegue del día, cuando aterrizó justo debajo de la salida, para acomodar los cordinos y volvió a salir ante la escrutante mirada de Nicky Moss, quien bajó andando desde la salida para ver lo que pasaba.

8ª: 78 km. Se la lleva Michael Maurer, entrando delante de su hermano Chrigel. El viento del Pacífico caía de cola por el despegue y era difícil salir, algunos bajan haciendo casi speed-riding hasta dar con una térmica guarra al pie de la montaña. Todo flojo y en sombra, otros se van a un incendio para salvarse, habría muchas protestas.

Donini no llegó a gol y alguno en el autobús de la recogida, juraba que no se habían metido en el incendio, con la cara todavía marcada por el hollín alrededor de la señal de sus gafas de sol, era cómico.

9ª: 82 km, se penalizó a 10 pilotos por el vuelo sobre el incendio.

Gana Yassen Savov y se desquita de su infortunio del paracaídas. Joanna Di Grigoli se va al suelo tras una plegada con autorrotación sin lanzar el paracaídas, bajó 800 m y grabó -25 m/s, para acabar sobre un árbol sin un rasguño.

Una Superfinal que le hizo justicia al nombre. Grandes vuelos, disputada y con condiciones. 1er. éxito para la nueva Gin Boomerang 9, al obtener el 1º, 2º y 7º lugar (de Jimmy Pacher). Su alargamiento de 7,7 impresionó. El vencedor, el joven Aaron Durogati empezó fuerte y luego fue más conservador (puestos: 3º, 2º, 3º, 5º, 2º, 116º, 10º, 11º y 27º). Con Donini y Fedele, la "squadra transalpina" fue poderosa. Duragati es muy polivalente, hace speed-riding en invierno y participaría en la X-Alps el verano siguiente.

Las velas: 62 EnZo y 45 Icepeak6 (si os fijáis en la proporción desde que ambas salieron para la Superfinal anterior, en cada prueba se van acercando más), 8 Boomerang 9 + 7 Boomerang X y 4 Core 3.

General: 1º Aaron Durogati (ITA) Boom9, 2º Michael Maurer (SUI) Boom9, 3º Russell Ogden (GBR) EnZo. Con 9 mangas y 3 de descarte.

Femenina: 1ª Nicole Fedele (ITA) Icepeak6, 2ª Laurie Genovese (FRA) Icepeak6, 3ª Keiko Hiraki (JPN) EnZo (hasta 12 mujeres).

Por naciones: 1ª Suiza, 2ª Italia, 3ª Francia, 4ª Venezuela, 5ª España.

Puntuaban los 3 mejores de cada día, con pilotos de 27 naciones.

Los mejores latinos y españoles: 4º Julián Andrés Carreño (COL), 11º Xevi Bonet, 19º Carlos Daniel Gómez (VEN), 26º. Raúl Penso (VEN), 28º Francisco Reina, 34º Larry Pino, 36 Mika Díaz, 54º Félix Rodríguez, 57º Carlos Cordido (VEN), 61º Nuno Virgilio (POR), 70º Enmanuel Guadarrama (MEX).

Copa del Mundo Porterville (Sudáfrica)

24 de Febrero a 2 de Marzo 2013

Celebrada tras el Open de Sudáfrica, que ganó Félix Rodríguez (EnZo), se llevó 3 de las 4 mangas disputadas. En la PWC se disputarían 7 mangas, pero la 1ª se suspende y cancela 15 minutos tras el start, por el accidente del japonés Akira. 40 pilotos no se enteran o dan por aludidos y siguen haciendo la prueba (¿para entrenar?), el resto bajan por la amenaza de Nicky Moss por la radio. 100 km y 6 llegan a gol.

2ª: 57 km, start sobre la montaña y zig-zag viento en cola, se espera viento fuerte de oeste en el gol, o sea, de cara para el planeo final.

El viento puso difícil el gol, muchos pinchan antes, incluso algunos a 100 m del gol. La clave, encontrar una última térmica cerca del gol.

3ª: Menos viento, start "satelital", primeros 20 km con viento de cara, y techo bajo (estable en el valle), así que la térmica fuera es caótica, con toques entre las velas. Después mejora y se va un grupo de 15 por delante hasta la siguiente baliza. Sigue un tramo de cola y el líder y su grupo yerran la línea de vuelo, lo que aprovecha Félix para ponerse en cabeza yendo por la derecha. El 2º grupo ve la jugada, le siguen y pasa a ser el 1er. grupo. Baliza y otra vez viento en cara, pinchados sin avanzar, Félix deduce que se cancelará, así que planeo final, aterriza y se para la prueba 3 min. después, siendo 3º, le dan 89 puntos.

4ª: ¡No más viento en cara! piden los pilotos al comité. Hay más viento y la prueba se cambia al final. 2 horas de vuelo contra el viento para hacer 20 km, gana Yildirim con 37 km y la GAP da 103 puntos.

5ª: El ambiente está que arde, 2 mangas perdidas por el comité. Amanece nublado (llovió en la noche) y subimos más tarde. Previsión: sin viento. Manga como la 1ª del Open (a lo seguro). 60 km fácil, start gigante para ganar proyección al viento de sur. Empezó flojo y muchos sufrieron al abrirse pronto al llano a esperar y ganar terreno. Félix toma otro camino en solitario, se le unen 4 rezagados y se ponen en cabeza, entra 3º, gana Matt Senior, quien se lleva 858 puntos.

6ª manga: 80 km, mismo tipo de prueba, mismo gol, a lo seguro. Un zig-zag grande por el llano. Gana el local Andre Rainsford, con Boomerang 9, le dan 986 puntos y Félix entra 4 minutos después.

7ª: En la general 1º iba Pepe Malecki, 2º Andre Rainsford y 3º David Ohildal y los 10 que seguían, muy pegados. 87 km viento en cola.

Los aspirantes van en cabeza salvo Malecki, Félix empezó mal pero les atrapa. Pepote (era windummy) le informa de que la llegada está difícil. Félix se junta con Wirtz y se lanzan, ven pinchar a los más suicidas del grupo de cabeza y llegan a gol con 80 m de altura, por delante de la tropa. Félix entra 2º (queda 4º por leading points) y logra así su 2º puesto en esta Copa del Mundo, tras el local Andre Rainsford (quien entró 5 minutos después en la última manga). Las pruebas:

	Nombre	país	vela	Km	tiempo	goles
1ª	Colin Hawke	GBR	Icepeak 6	57	2h 15′	20
2ª	Andreas Malecki	DEU	EnZo	31	-	0
3ª	Yigit Yildirim	TUR	EnZo	37	-	0
4ª	Matt Senior	NZ	Icepeak 6	60	1h 29′	97
5ª	Andre Rainsford	ZAF	Boomerang 9	82	2h 28′	73
6ª	Julien Wirtz	FRA	EnZo	87	2h 28′	68

General: 1º Andre Rainsford (ZAF) Boomerang 9, **¡2º Félix Rodríguez!** (ESP) EnZo, 3º Washington Perucho (BRA) Icepeak6.

Femenina: 1ª Keiko Hiraki (JPN) EnZo, 2ª Nicole Fedele (ITA) Icepeak6, 3ª Kirsty Cameron (GBR) EnZo.

Baixo Guandu (Brasil) - 13/20 Abril 2013

5 mangas, 119 pilotos (15 de Brasil y en total 43 de las Américas).

Mala suerte con las condiciones (fueron flojas), con vuelos de supervivencia (3 días sin goles y pocos kilómetros), porque se tapaba, llovía, o se metía viento. Solo se salvó el último día (con sol y cúmulos). En condiciones tan flojas, la Boomerang 9 sacó ventaja gracias a su alargamiento y planeo. A pesar de todo, el lugar tiene un gran potencial y se puede volar en cualquier dirección, en condiciones suaves de llano, pero sin que sea monótono gracias a la presencia de pequeñas colinas.

Nombre	país	vela	Km	tiempo	goles
1ª Gustavo de Oliveira	BRA	EnZo	39	-	0
2ª Lucas Gantenbein	SUI	EnZo	17	-	0
3ª Adrian Hachen	SUI	Boomerang 9	55	2h 02′	18
4ª Michael Sigel	SUI	Boomerang 9	31	-	0
5ª Adrian Hachen	SUI	Boomerang 9	69	2h 06′	96

General: 1º Michael Sigel (SUI) Boomerang 9, 2º Adrian Hacher (SUI) Boomerang 9, 3º Julien Wirtz (FRA) EnZo.

Femenina: 1ª Ayse Bayrak (TUR), 2ª Laurie Genovese (FRA), 3ª Seiko Fukuoka (FRA), las 3 volando Icepeak 6.

Los mejores latinos: 12º Richard Pethigal (BRA), 17º Kilber Pereira (VEN), 19º Frank Brown (BRA), 26º Juan Carlos Becerra (VEN), 28º Gustavo Agne de Oliveira (BRA). De España solo fue Larry Pino (83º).

Los pilotos locales han comentado a Larry Pino que las fechas elegidas para la Superfinal 2013 no son las mejores, por el riesgo de lluvia. Dicha 5ª Superfinal se disputará del 14 al 21 de Enero de 2014.

La cercanía de fechas con la PWC Monarca (Valle de Bravo, Méjico) del 1 a 8 de Febrero 2014, es otro posible inconveniente para los incondicionales de las pruebas americanas que también trabajen.

Val Louron (Francia) - 22/29 Junio 2013

Paisaje impresionante en el Pirineo central francés, vuelos cruzando las estribaciones que bajan del norte, saltando collados y crestas entre la brisa fuerte que les atrapaba si quedaban bajos y la inversión de tapadera a 2.000 m que impedía subir a los circos de montaña del interior, con cascadas y nieve. Allí el Pirineo cae vertical y las crestas recibían brisa por ambos lados, complicando identificar los sotaventos. 116 participantes, que volaron apretados y de forma muy agresiva.

Destacar el accidente de Mika Díaz, al encontrar turbulencia bajo en un collado. Chechu aterrizó para ayudar y tuvieron que pedir asistencia directa al 112 por teléfono porque era imposible contactar a la organización. Los pilotos en vuelo que lo vieron en el collado (cruzaban bajos por allí) tampoco lo reportaron por la frecuencia de seguridad. Algunos se disculparon luego. Cuando la organización se enteró del accidente, Mika ya estaba en el hospital con costillas rotas.

Nombre	país	vela	Km	tiempo	goles
1ª Maxime Bellemin	FRA	Boomerang 9	54	2h 05′	84
2ª Ferdinan Vogel	DEU	Core 3	72	2h 21′	78
3ª Ferdinan Vogel	DEU	Core 3	77	3h 26′	59
4ª Alfredo Studer	DEU	Boomerang 9	102	4h 37′	46

General: 1º Richard Gallon (FRA) Boomerang 9, 2º Ulrich Prinz (DEU) EnZo, **¡3º Xevi Bonet!**, Icepeak 6. **Femenina:** Laurie Genovese (FRA), 2ª Seiko Fukuoka (FRA), 3ª Klaudia Bulgalow (RUS), las 3 con Icepeak 6.

Españoles: 1ª manga, 1er. español: 20º Chechu Costa.

2ª manga: 3º Xevi Bonet, 8º Francis Reina, 15º Chechu Costa.

3ª manga: 4º Bonet, 11º Reina, 22º Juan Carlos Martínez "Wilfred".

4ª manga: 13º Reina y 17º Bonet. Al día siguiente empezaba el Cto. de España de Pedro Bernardo, menuda paliza se dieron para llegar.

Copa del Mundo de Val Louron 2013 (Francia), foto Julián Cisterna

XVIII Mundial de Sopot (Bulgaria) - 13/26 Julio 2013

5 mangas de 11 posibles, meteo mediocre (viento norte, tormentas y humedad). Organizador y patronicador, el complejo turístico Xambala, comprado por un inversor ruso. Director, el piloto local Nikolai Yotov, quien estuvo acertado con las pruebas. Las mangas fueron así:

Nombre	país	vela	Km	tiempo	goles
1ª Marco Littame	ITA	Icepeak 6	74	3h 18′	49
2ª Stephan Mortenthaler	SUI	Boomerang 9	70	2h 18′	126
3ª Adrian Thomas	GBR	Boomerang 9	117	4h 35′	62
4ª Stefan Wyss	SUI	Boomerang 9	121	3h 28′	111
5ª Luca Donini	ITA	EnZo	128	3h 34′	107

General: 1º Jeremie Lager (FRA) Icepeak 6, 2º Charles Cazaux (FRA) EnZo, 3º Davide Cassetta (ITA) Icepeak 6.

Femenina: 1ª Klaudia Bulgakow (POL), 2ª Seiko Fukuoka (FRA), 3ª Nicole Fedele (ITA), las tres mujeres volando con Icepeak 6.

Naciones: 1ª Francia, 2ª Italia, **¡3ª Venezuela, 4ª Colombia!**, 5 Reino Unido, 6ª Alemania, 7ª Suiza, 8ª Eslovenia, 9ª España, 10ª Chequia.

Velas: Ozone 40%, Niviuk 27%, Gin 18%, Axis 6%, Swing 5%.

Los mejores latinos: 9º Miki Von Watcher (VEN), 15º Carlos Daniel Gómez (VEN), 17º Julian Carreño (COL), 30º Claudio y 32º Nuno Virgilio (POR). **Equipo español:** 12º Félix Rodríguez, 36º Francisco Reina, 61º David Cubel y 93º Chechu Costa. Jefe de equipo: Pedro Quintana. Félix puntuó en las 5 mangas, Reina en 3, Cubel y Chechu en una. Puntuaban los 2 mejores cada día (del equipo pre-definido de 4+1). El 5º piloto (los países que lo llevaban) no puntuaba para el equipo.

Nota: Ver los resultados de la última prueba de la Copa del Mundo 2013, disputada en Erzincan (Turquía) del 31-8 al 7-9 en la web de la Copa del Mundo: www.pwca.org. Tuvo condiciones fuertes y difíciles.

Raska-Kopaonik (Serbia)

Pre-Europeo (2-8 Agosto) y PWC (10-17 Agosto 2013)

Pre-Europeo en condiciones más fuertes que la PWC. 5 mangas, las primeras 3 complejas y las últimas fáciles. Organizó: Zeljko Ovuka.

1º Michael Gierlach (POL), 2º Dmitry Korolev (RUS), 3º Daria Krasnova (RUS), quien también ganó en femenino, volando una UP Trango XC2 light, seguida de Klaudia Bulgakov (POL) y Dominika Kasieczko (POL). Por naciones: 1ª Polonia, 2ª Rusia, 3ª Venezuela.

Daria y Klaudia tuvieron un bello duelo, no solo para la clase femenina sino para el podium absoluto, pero Klaudia, en la última manga, iba 4 km por delante (se pasó una baliza) y tuvo que regresar.

Luego vino la PWC. A veces volaron a norte (condiciones más flojas) y también a sur, en este caso el vuelo empezaba con un +8 m/s sostenido tras el despegue, que catapultaba al techo para esperar el start.

Nombre	país	vela	Km	tiempo	goles
1ª Maxime Bellemin	FRA	Boomerang 9	95	3h 15′	41
2ª Micharl Gierlach	POL	EnZo	77	2h 19′	85
3ª Francisco Reina	ESP	EnZo	46	1h 26′	51
4ª Sebastian Hohn	DEU	EnZo	50	-	0

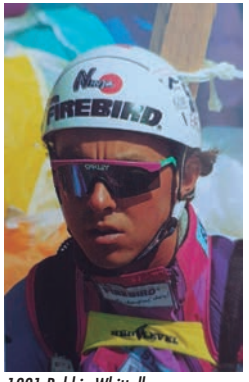
General: 1º Maxime Bellemin (FRA) Boomerang 9, **¡2º Franciso Reina!** (ESP) EnZo, 3º Charles Cazaux (FRA) EnZo.

Femenina: Klaudia Bulgakow (POL) Icepeak 6, 2ª Marina Olexina (RUS) Icepeak 6, 3ª Darya Krasnova (RUS) Trango XC2 Light.

Españoles: ¡2º Francisco Reina! (2º en la 2ª manga y ganó la 3ª), 30º Chechu Costa, 57º Fede Nuñez, 72º Iván Colás, 77º José González y 84º David Cubel. Reina tenía que haber ganado. La PWCA reconoció luego a Reina un error en la última manga (parada en vuelo y nadie en gol). Debía dar menos puntos, lo que suponía la victoria de Reina. Pero Francisco era joven (20 años) y pronto le llegaría otra oportunidad (al ganar la Superfinal 2013 de Brasil).

Podium de la Copa del Mundo y Pre-Europeo de Raska-Kopaonik (Serbia) 2013.
1º Maxime Bellemin (FRA), Boomerang 9.
2º Francisco Javier Reina (ESP), Enzo.
3º Charles Cazaux (FRA), Enzo.
Para Fran Reina, esta fue la antesala de su mayor éxito en competición internacional, al ganar la Superfinal de esa PWC 2013 en Governador Valadares (Brasil) en marzo de 2014. Aunque oficialmente se la adjudicasen al japonés Ayumu Miyata, por la descalificación de los participantes que llevaban la vela Ozone Enzo2 (entre ellos los 5 primeros).

Campeones del Mundo (FAI) 1991 - 2013



1991 Robbie Whittall

1993 Hans Bollinger / Camilla Perner (la foto es del Europeo de 1994 con Jimmy Pacher y Richard Gallon)

1995 Judy Leden / Stephan Stiegler

1997 John Pendry / Sandie Cochepain

1999 Mundial nulo.

2001 Luca Donini / Louise Crandal

2003 Petra Slivova-Krausova / Alex Hofer

2005 Louise Crandal / Steve Cox

2007 Bruce Goldsmith / Petra Slivova-Krausova

2009 Andy Aebi / Elisa Houdry

2011 Charles Cazaux / Petra Slivova-Krausova

2013 Jeremie Lager / Klaudia Bulgakow

Competiciones FAI

1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
I Europeo	I Mundial		I Mundial	II Europeo	II Mundial	III Europeo	III Mundial	IV Europeo	IV Mundial	IV Europeo	V Mundial	V Europeo	VI Mundial	VI Europeo	VII Mundial	VII Europeo	VIII Mundial	VIII Europeo	IX Mundial	IX Europeo	X Mundial	X Europeo	XI Mundial	XI Europeo	XII Mundial
Saint Hilaire	Kössen		Digne - Saint Andre	Preddvor	Verbier	Preddvor	Kitakiushu	Väga	Castejón de Sos	Piedrahíta	Bramberg, Pingzau	Garmisch	Sierra Nevada	Kobarid	Montalegre	Kalavrita	Govern. Valadares	Morzine	Manilla	Nis	Valle de Bravo	Abtenau	Piedrahíta	St. André les Alpes	Sopot
(Francia)	(Austria)		(Francia)	(Eslovenia)	(Suiza)	(Eslovenia)	(Japón)	(Noruega)	(España)	(España)	(Austria)	(Alemania)	(España)	(Eslovenia)	(Portugal)	(Grecia)	(Brasil)	(Francia)	(Australia)	(Serbia)	(Méjico)	(Austria)	(España)	(Francia)	(Bulgaria)
	- No válido -	- No celebrado ningún evento FAI-1						- No válido -			- No válido -														
Gérard Maret	Carlo Dalla Rosa		Robbie Whittall	Ernst Strobl	Hans Bollinger	Jimmy Pacher	Stephan Stiegler	Vincent Sprungli	John Pendry	Jimmy Pacher		Kari Eisenhut	Luca Donini	Alex Hofer	Alex Hofer	Christian Maurer	Steve Cox	Luca Donini	Bruce Goldsmith	Greg Blondeau	Andy Aebi	Luca Donini	Charles Cazaux	Yassen Savov	Jeremie Lager
Suiza	*Italia*		*Reino Unido*	*Alemania*	*Suiza*	*Italia*	*Austria*	*Francia*	*Reino Unido*	*Italia*		*Suiza*	*Italia*	*Suiza*	*Suiza*	*Suiza*	*Suiza*	*Italia*	*Reino Unido*	*Francia*	*Suiza*	*Italia*	*Francia*	*Bulgaria*	*Francia*
Ailes de K	Paradelta Parma		Firebird	UP	Advance	Nova	Pro-Design	Advance	Airwave	Edel		Advance	Gradient	Gin	UP	Advance	Advance	Gradient	Airwave	Mac Para	Advance	Ozone	Ozone	Ozone	Niviuk
Genair	Bull Ball		Ninja	Katana FR	Omega 3 proto	Sphinx proto	High 68	Omega proto	XMX	Sector TX		Omega proto	Avax RS	Boomerang	Targa	Omega proto	Omega proto	Avax proto	proto	Magus 7 proto	Omega proto	Mantra R10.2	Mantra R11	EnZo	Icepeak 6

Copa del Mundo (PWC)

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Japón	Kyushu - Kitakiushu	Gov. Valadares	La Victoria	Grindelwald	Linzhou	Monte Cornizzolo	Córdoba	Gov. Valadares	Konitsa	Tapalpa	Ibaraki	Bassano	Sopot	Castelo	Ibaraki	Poggio Bustone	Gov. Valadares	Poços de Caldas	Roldanillo	Castelo	Porterville
Zillertal	Zillertal	Kyushu - Kitakiushu	Feltre	Sierra Nevada	Piedrahíta	Bright	Monte Cornizzolo	Sierra Nevada	Simmental	Monte Cornizzolo	Crans Montana	Abtenau	Bourg St. Maurice	Seeboden	Ager	Grindelwald	Mun Gyeong	Happo	Mun Gyeong	Talloires	Baixo Guandu
Westendorf	Chamonix	Grindelwald	Zillertal	Chamonix	Morzine	Fiesch	Kobarid	Montalegre	La Clusaz	Morzine	Kalavrita	Talloires	Sicevo	Fiesch	Monte Cornizzolo	Castejón de Sos	Denizli	Linzhou	Lienz	Montalegre	Val Louron
Fiesch	Gstaad	Zillertal	Piedrahíta	La Victoria	Preddvor	Le Grand Bornand	Piedrahíta	Mieussy	Castejón de Sos	Erzincan	La Clusaz	Kayseri	Monte Cornizzolo	Kobarid	Kayseri	Sopot	Talloires	Drama	Bayramoren	Krushevo	Raska-Kopaonik
Avoriaz	Avoriaz	Piedrahíta	Gstaad	Grenoble-Allevard	Gov. Valadares	Sierra Nevada	Morzine	Chamonix	Tolmin	Mun Gyeong	Isla Reunion	Tapalpa	Serra da Estrela	Isla Reunion	Tucumán	Castelo	Buzet	San Potito	Ager	Sun Valley	Erzincan
Castejón de Sos	Digne	Avoriaz	Avoriaz	Zillertal	La Victoria	Garmisch	La Bresse											Chelan			
Owens Valley		Chamonix	Saint Andre les Alps		Monte Cornizzolo													Serra da Estrela			
																	I Superfinal:	II Superfinal:	III Superfinal:	IV Superfinal:	V Superfinal:
																	Poggio Bustone	Denizli	Valle de Bravo	Roldanillo	Governador
																	(Italia)	(Turquía)	(Méjico)	(Colombia)	Valadares
																					(Brasil)
Uli Wiesmeier	Richard Gallon	Jimmy Pacher	Hans Bollinger	Christian Tamegger	Jimmy Pacher	Peter Lüthi	Kari Eisenhut	Andy Hediger	Patrick Bérod	Alex Hofer	Achim Joos	Oliver Rössel	Christian Maurer	Christian Maurer	Christian Maurer	Andy Aebi	Charles Cazaux	Yann Martail	Peter	Aaron Durogati	Ayumu Miyata
Alemania	*Francia*	*Italia*	*Suiza*	*Austria*	*Italia*	*Suiza*	*Suiza*	*Suiza*	*Francia*	*Suiza*	*Alemania*	*Alemania*	*Suiza*	*Suiza*	*Suiza*	*Suiza*	*Francia*	*Francia*	Neuenschwander	*Italia*	*Japón*
																			Suiza		
UP	UP	Nova	Advance	Edel	Edel	Nova	Advance	Advance	Gin	Gin	Gradient	UP	Advance	Advance	Advance	Advance	Ozone	Ozone	Ozone	Gin	Gin
Katana FR	Katana FR	Sphinx	Omega proto	Sector	Sector	X-Pert	Omega proto	Omega proto	Boomerang	Boomerang	Avax RSE	Targa	Omega proto	Omega proto	Omega proto	Omega proto	Mantra BHPP	Mantra R.10.2	EnZo	Boomerang 9	Boomerang 9

Campeonatos de España y Liga Nacional: Cross

1988
- No hubo Nacional -
2 únicas pruebas:
Open de Áger (Lleida):
José Sanmartín
Itv Gemma

I Copa Pirineos
Castejón de Sos
3º y 1er. español:
Mario Arqué
Brindazur Alizee

1989
1ª Lujar (Granada)
- Cancelado insitu -
1ª Maliciosa-Arcones (Madrid, Segovia)
-Selectivo para el Mundial de Kössen-
Guillermo de la Torre
Pro-Design Corrado

1990
2ª Beret (Lleida)
- No válido -
(2 mangas)
Gabriel Cañada
Apco Hilite II

I Trofeo de distancia
Pedras Blancas
Castejón de Sos
1ª: Mario Arqué
Pro-Design Airbow

1991
3ª/1ª Algodonales (Cádiz)
3ª/2ª fase: Áger (Lleida)
Carlos Izquierdo
Itv Saphir Must

1992
4ª El Bierzo (León)
- No válido -
(1 manga)
Jordi Salvat
Airwave Voodoo

1993
5ª Sierra Nevada (Granada)
Gabriel Cañada
Apco Hilite III

1ª Liga Nacional
Juan de Dios Carrera
Apco Hilite III

1994
6º Organyá-La Seu (Lleida)
Borja Rodríguez
Edel Racer

2ª
Josep Anton Solís
Apco Astra/Supra

1995
7ª Castejón de Sos (Huesca)
Borja Rodríguez
Airwave Alto Xtreme

3ª
Borja Rodríguez
Airwave Alto Xtreme

1996
8ª Piedrahíta (Ávila)
José Manuel Reina
UP Escape

4ª - No válida -
Basilio Silva
Edel Sector

1997
9ª Sierra Nevada (Granada)
Borja Rodríguez
Edel Sector TX

5ª
Daniel Crespo
Nova proto

1998
10ª Piedrahíta (Ávila)
Basilio Silva
Edel Sector TX

6ª
Basilio Silva
Edel Sector TX

1999
11ª Castejón de Sos (Huesca)
- No válido -
Xevi Bonet
Gin Boomerang I

7ª
Basilio Silva
Gin Boomerang I

2000
12ª Castejón de Sos (Huesca)
José Ramón Saiz
Windtech Silex

8ª
Basilio Silva
Gin Boomerang I

2001
13ª Algodonales (Cadiz)
Xevi Bonet
Gin Boomerang II

9ª
Juan C. Martínez
Windtech Silex

2002
14ª Áger (Lleida)
Xevi Bonet
Gin Boomerang II

10ª
Paco Renedo
Swing Stratus IV

2003
15ª Pedro Bernardo (Ávila)
Xevi Bonet
Gin Boomerang III

11ª
Xevi Bonet
Gin Boomerang III

2004
16ª Pegalajar (Jaén)
Xevi Bonet
Gin Boomerang III

12ª
Xevi Bonet
Gin Boomerang III

2005
17ª Berga (Barcelona)
Lee Paul García
Sun Khan

13ª
Ramón Morillas
Advance Omega 6

2006
18ª Àger (Lleida)
Paco Renedo
Nova Tycoon

14ª
Miguel A. Martínez
Axis Mercury

2007
19ª Pegalajar (Jaén)
Iván Colás
Axis Mercury

15ª
Iván Colás
Axis Mercury

2008
20ª Arcones (Segovia)
Xevi Bonet
Gin Boomerang V

16ª
Xevi Bonet
Gin Boomerang V

2009
21ª Piedrahíta (Ávila)
Juan C. Martínez
Niviuk Icepeak 3

17ª
Xevi Bonet
Gin Boomerang VI

2010
22ª Áger (Lleida)
Juan C. Martínez
Gin Boomerang VII

18ª
Juan C. Martínez
Gin Boomerang VII

2011
23ª Piedrahíta (Ávila)
Lee Paul García
Sol TR-2

19ª
Lee Paul García
Sol TR-2

2012
24ª Pegalajar (Jaén)
Félix Rodríguez
Ozone EnZo

20ª
Francisco Reina
Ozone EnZo

2013
25ª Cto. de España
Pedro Bernardo (Ávila)
Francisco Reina
Ozone EnZo

21ª Liga Nacional
Francisco Reina
Ozone EnZo

Biplaza y acrobacia

2000
I Campeonato de España Biplaza
Cebreros
(Ávila)

Quim de Marimon
Xavier Maestre
Edel Prime

2009
I Cto. Acrobacia
Pobla de Segur
(Lleida)

Raúl Rodríguez
RR Radix

2010
II Cto. Acrobacia
Pobla de Segur
(Lleida)

Horacio Llorens
RR Radix

2012
II Cto. Biplaza
Piedrahíta
(Ávila)

Open:
Roberto Librizzi
Valérie Légrand
Gradient BiGolden2

Campeón de España:
Salvador Medina
Jennifer Santana
Swing Twin 4

2013
III Cto. Biplaza
Áger
(Lleida)

Open y Nacional:
Joel Mirón
Paco Mirón
Niviuk Takoo 2

Zonas de vuelo de pruebas nacionales

RUBIES - ÁGER - CASTEJÓN DE SOS: REYES MAGOS - GALLINERO - PEDRAS BLANCAS - CERVÍN - LIRI - BONANSA. - LUJAR - LA MALICIOSA - ARCONES - BERET - ALGODONALES - BEMBIBRE - GISTREDO - LA RUA - SIERRA NEVADA: CENES - CAUCHILES - LAS SABINAS - EL PURCHE - MONACHIL - TIENA. - ORGANYÁ - CAL ROGER - PIEDRAHÍTA - LASTRA DEL CANO - PEDRO BERNARDO - PEGALAJAR - ALMADÉN - BERGA - LAS MARÍAS - RASOS DE PEGUERA - PORT DEL COMPTE: CANALDA - LES MORRERES. - POBLA DE SEGUR - LA PALMA: FUENCALIENTE - PUERTO NAOS - CAMPANARIOS. - TAUCHO - EL HIERRO - PALOMARET - CATI - LAROUCO - BALTAR - EL TIEMBLO - ARREBATACAPAS - LA PARRA - MONTANCHEZ - ARANGOITI - OÑA: BARCINA - TABLONES. - EL YELMO - CUJÓN - CAUDETE - CASTILLEJOS - MERANGES - PITOLERO - LA CELLERA DE TER - EL BOSQUE - RIBAFRECHA - CASTREJÓN DE LA PEÑA