

A LA SEGUNDA VA LA VENCIDA

Esta vez Piedrahíta sí estuvo a la altura. El año pasado, la PWC (Copa del Mundo de Parapente) estuvo en Piedrahíta 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

menos de 4 horas. En fin, con techos de hasta 4.300 m, dos mangas buenas y otras dos extraordinarias, Piedrahíta será una cita obligada para los próximos julios de aquí al 2000 (por lo menos).

INSCRIPCION

Primero 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.

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 acababan 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 trazo. 80 Km de prueba que completaron 30 pilotos. La anécdota del día fue la vaca que pisoteó 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).

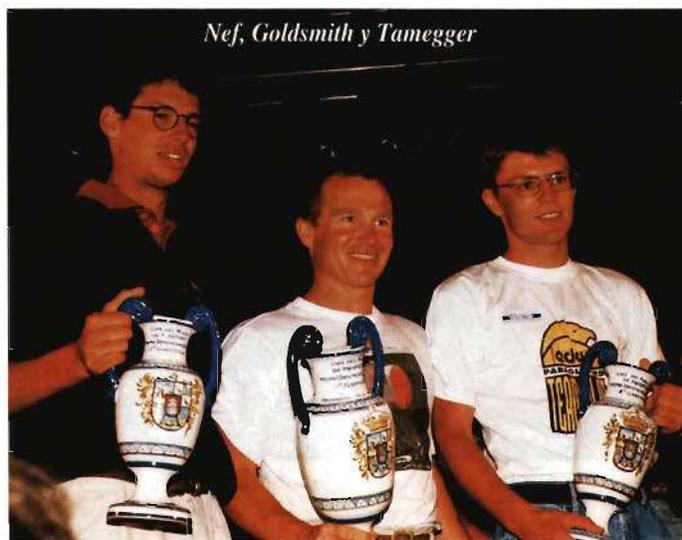
La nueva Advance de competición, una planta nueva y un perfil más rápido.



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

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 durase 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



Nef, Goldsmith y Tamegger

FOTO: ANTONIO FERREIRA

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, volvió 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).

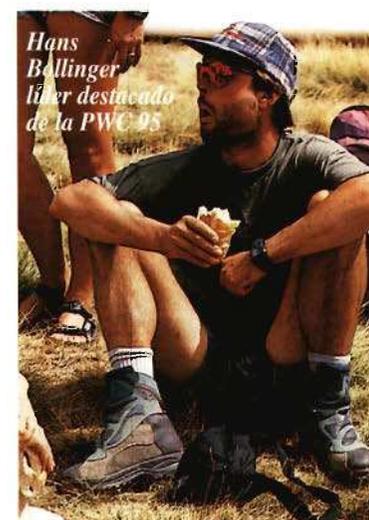
68 Km TRIANGULO FAI

Estaba previsto que el oeste desplazase la confluencia al valle de atrás de Peña Negra, la

molesta estabilidad del valle de Piedrahíta 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 Ballinger
líder destacado
de la PWC 95

Y EXPLOTO

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 vuelven 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. Toni Darder pasó de todo y se llegó hasta Pedraza (cerca de Arcones), 150 Km. sólo y sin prisas. 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 austríaco Walter Holtzmuller (Nova), Goldsmith fue 5°.

LASTRA DEL CANO

El sur persiste y tras un día nulo en Lastra, sin térmicas, con viento y el aire sucio y calimoso, todos acaban

en el gol del río de Navaceda de Tormes. Una jornada de descanso antes de romper los contadores al día siguiente.

ARCONES O 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 puño, ganó el franco ex suizo Bourquin (Nova), en 3h 59 (a 44 Km/h de media). Un minuto detrás, el suizo 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 Cabiscool 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 estímulo (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



Cursos de vuelo en térmica

EN SIERRA NEVADA

Instructor: RAMON MORILLAS

Desniveles de 300 a 3.000 m.

Vuelos de Cross asistidos.

Vuelos biplaza pedagógicos y de rendimiento.
Paramotor y fotografía aérea.

En Granada, Sol todos los días del año

ESCUELA DE VUELO DRACO

Tels. (958) 488560 - Fax 488726

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,

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 Piedrahíta. No sólo en los colores recuerda a la Pro Design de Stiegler.

Itv 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, intercajonos anchos, y pocas líneas.



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

FOTO: ANTONIO FERRERA

UNA MAS

Se habían volado mangas suficientes para la PWC, así que la última sería solo para la general de Piedrahíta. 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 cambian la bóveda y tal vez las torsiones de la vela, con trims y aceleradores más largos. Por



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

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

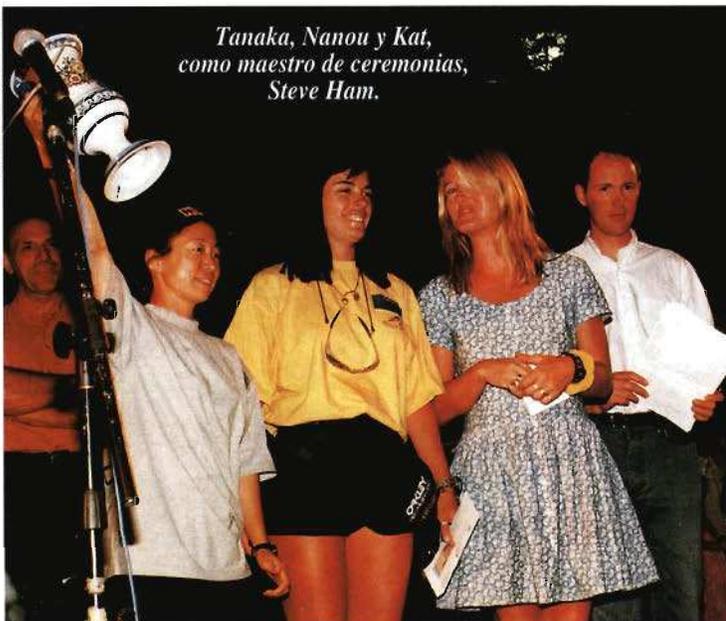


FOTO: ANTONIO FERRERA

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

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

Clasificación final
PMC PIEDRAHITA

Femen.

**GENERAL
PMC 95**