

STEVE CAMBIÓ UNA OFICINA DE AGENTE DE BOLSA POR VOLAR EN ESPAÑA. PREFIERE EL SOL Y LAS CALLES DE NUBES DE LA CONVERGENCIA DEL SISTEMA CENTRAL A LAS FLEMÁTICAS CONDICIONES DE GALES Y A LAS BORRASCAS ATLÁNTICAS. ¿Y QUIÉN NO? MIENTRAS, Y PARA NO ABURRIRSE ENTRE TANTO GANADO, SE TRAZÓ DOS OBJETIVOS: SUBIR VUELO A VUELO EL LISTÓN DEL RÉCORD DE CROSS COUNTRY EN ESPAÑA (PREFERIBLEMENTE EL DE PARAPENTE) Y VENDER LAS VELAS Y ALAS SUFICIENTES PARA QUE EN AIRWAVE LE DEJEN SEGUIR VIVIENDO CON NOSOTROS. DESDE EL AÑO PASADO TIENE OTROS DOS OBJETIVOS: CREAR UNA ESCUELA EN LA REGIÓN DE ÁVILA Y SALAMANCA, APROVECHANDO LAS CUALIDADES DE LA REGIÓN DE PIEDRAHÍTA, Y ORGANIZAR COMPETICIONES PARA QUE LA ZONA SE CONOZCA ENTRE LOS PILOTOS DE TODA EUROPA. HOY ES NUESTRO MEJOR EMBAJADOR.

STEVE HAM

Stanley



STEVE HAM, LA PIRÁMIDE, SANTIAGO DE CHILE, (ALA, RAVE 30).



Cuándo decidiste venir a vivir a España?

Había estado viviendo en Pamplona hacía unos años, daba clases de inglés y me gustaba la forma de vida aquí. Mi segunda visita fue por encargo de Airwave, debía promocionar la marca aprovechando los nacionales de Vuelo Libre de Algodonales y Castejón. En Algodonales fue donde probé el parapente, no tenía ni idea de volarlos; la semana siguiente al Nacional de delta me quedé porque se celebraba el de parapente. Un día traté de salir con el Taboo para que la gente lo viera y me gustó. Al día siguiente ya estaba haciendo distancia con todos en la competición. Fui recorriendo España y sus

zonas de vuelo más conocidas hasta que, volando en El Escorial, Marimar y Enrico me hablaron de Piedrahíta. Resultó ser el lugar ideal: central, buenas condiciones de vuelo, la belleza de Gredos, impresionante cuando subes el puerto y aparece el Almanzor, y ciertas facilidades porque el secretario del Ayuntamiento (Falín) volaba en parapente y me ayudó en todo. Me advirtieron del frío en invierno, yo presumía de ser inglés y de estar acostumbrado, pero jamás hubiera imaginado que pudiera hacer tanto frío. En el pueblecito de Tórtoles establecí la base de Airwave España y cuando me fue posible, la trasladé al centro de Piedrahíta, donde hemos creado un Centro de Vuelo y una escuela nueva. Desde

esa pequeña infraestructura y con los apoyos de las instituciones (en eso hemos tenido mucha suerte, creo que Ávila es la única provincia de España en la que el presidente de la Diputación Provincial ha volado en parapente), estamos organizando bastantes cosas para promocionar el vuelo aquí, una vez resueltos los problemas que hubo con el despegue de Peña Negra.

La gente que viene a Piedrahíta por primera vez nos dice: "¡No sabéis lo que tenéis aquí!". Les contesto que sabemos perfectamente lo que es Piedrahíta y sus posibilidades, pero hay que ir al ritmo al que van las cosas por aquí. No puedes forzar el tren, todo pide su tiempo.

¿Qué prepararás?

Hemos hecho el Nacional de delta 93 y la Liga Inglesa de delta y parapente 93. Para el 94 tenemos la Copa del Mundo, de nuevo la final de las ligas inglesas, tanto de ala como de parapente, y el Airwave Challenge 94; además, si finalmente el Nacional se hace en otra parte, repetiremos un trofeo local de parapente. Nosotros lo pedimos para el 94, pero en la Comisión de parapente de la FENDA nos lo negaron en un principio aludiendo que con la Copa del Mundo ya teníamos bastante.

La zona ha ido recibiendo gradualmente cada año más gente, primero sólo venían de vez en cuando los pilotos madrileños de ala delta madrileños; ahora casi todos han sustituido Arcones por Piedrahíta para sus vuelos de fin de semana en temporada alta. En vacaciones ahora vienen de todas partes de España y cada día más extranjeros.



¿También los pilotos de parapente?

En parapente el lugar empezó a frecuentarse más tarde por lo tendida que es la ladera, a pesar de que tiene un buen desnivel, es difícil aprovecharla a fondo porque no hay "tapia" de ladera. Te deja rascar y separarte conservando un buen desnivel. Aquí el rollo es la térmica, pocas veces tenemos ocasión de volar laderas gansas como las que hay en otras regiones.

Has hecho tanta distancia que tendrás bastantes anécdotas curiosas...

Siempre pasan cosas. Cuando estuve en la competición de los Flatlands de ala delta, en Australia, un día la cagué relativamente cerca

del campo donde se hacían los remolques (eso al menos pensé yo para consolarme), muchos llegaron al gol, me remolcaron tarde y las tormentas ya estaban por todas partes. Aterricé en una finca escogida de gente rica donde había una reunión familiar, buenos coches, servicio en la casa, una verdadera mansión. Primero les hizo gracia que llegara hasta allí y oír mis explicaciones, pero llegó la hora de comer. Pusieron un plato más en la mesa para el "inglés gracioso" que contaba historias extrañas de vuel. Era el comodín de los quince comensales. Habían visto muchos japoneses con windsurf y no podían entender la diferencia entre un ala delta y una vela de windsurf. Por la tarde me invitaron a un viaje por la región a ver canguros y kiwis (a los pájaros me refiero), volvimos a la casa y el inglés ya les parecía un poco pesado; se acercaba la hora de cenar, yo seguía intentando comunicar con las recogidas y nada. Cenamos, durante el postre ya murmuraban que tendrían que ponerme una camita... A las 2 de la madrugada llegaron mis amigos a recogerme.

Sé que soy un miedoso, los días de ventarrón prefiero no volar y no arriesgo ni en competición.

Siempre te ha tocado esperar mucho en las recogidas.

En Inglaterra, durante la Liga Inglesa, como ya sé lo que pasa con la gente, intenté aterrizar al lado de la autopista, renunciando a hacer algún kilómetro más. Whittall aterrizó un poco más atrás y Richard Carter un poco más adelante (lo que le supuso el récord Nacional de 98 Km.). En tierra pensé "qué bien, con ellos cerca la recogida está asegurada". Pero de nuevo se olvidaron de mí. Me recogió un granjero, me llevó a su casa y llamamos por teléfono. Los organizadores me confirmaron que salían enseguida a buscarme, pero la gente empezó a celebrar los buenos vuelos de todos y, entre cervezas y que llegó la hora de cenar, se fueron a comer y se olvidaron de Steve. Como la regla de oro de las recogidas dice que allí desde donde llames te quedas a esperar, esperé. Volví a llamar a las 10 de la noche y todavía había ido nadie a buscarme. Mandaron a Álvaro Hernández, y entre conducir por la izquierda y no aclararse con los desvíos de la autopista se pasó de largo la zona 50 km. Cuando llegó a por mí y nos volvimos ya eran las 3 de la madrugada.

Como ésta hay varias historias de largas recogidas. También recuerdo anécdotas con los toros y vacas en Piedrahíta, una historia con perros que querían morderme y la terrible recogida de mi accidente en ala delta en Castejón.

¿Como fue aquello de Castejón?

El gol del día estaba en Sort, era el Nacional

de delta, pasé una cresta y fui donde creí que estaba la siguiente térmica, estaba allí, pero girándola vi a un buitre cerca que me engañó, dejé la mía y fui hacia él sin pillar nada, bajé y bajé y me di un tortazo de cabeza contra un muro de piedra en un campo muy pequeño; suerte que golpeé de frente la piedra, si no me podría haber roto el cuello. Destrocé el casco integral y quedé sin sentido. Cuando desperté seguía con las manos en la barra de control. ¡¡Oh, oh, emergencia!! un charco de sangre, tenía la muñeca rota, la cara cortada y dolores en el cuello, la espalda, la rodilla, las costillas, todo. Para salir de allí tenía que ir hacia

abajo, cruzar pequeños barrancos..., andando como pude y con las fuerzas que te da la adrenalina en estas situaciones llegué a un camino y vi un Land Rover, ¡salvado!. La mente se relajó, la adrenalina dejó de mantenerme, llegó el señor, le lloré para que me llevara a un médico y me dijo que más abajo estaba el pueblo, que llegaría enseguida, y se fue. Le lloré más asegurándole que no le mancharía de sangre el Jeep, pero nada, ¡siguió andando!. Me había envuelto la cabeza con las mangas de licra para tapan un poco las heridas al caminar entre las zarzas. Me senté en una piedra para "morir tranquilamente", luego seguí hasta el pueblo, llamé a la primera casa y al abrir la mujer gritó ¡Ahhhh!. Vino el cura del pueblo, me hizo la extrema unción y llamaron a la ambulancia. En el hospital me cosieron la cara; dos semanas después todavía supuraba trocitos de casco de las heridas. Para colmo, el hospital al que me llevaron, en Tremp, era un jeriátrico y acostumbrados a componer huesos de ancianos ni se preocuparon en poner mi muñeca en su sitio antes de escayolarla. Así de torcida me ha quedado. Tampoco supieron decirme si tenía el cuello roto porque les salían borrosas las radiografías, me movían la cabeza de una forma terrible para comprobarlo.

Es el único accidente grave que he tenido volando.

Los kilómetros también te habrán traído satisfacciones...

Claro, a partir de entonces tardé un tiempo en volver a volar en delta, pero enseguida pude hacerlo en parapente y los primeros vuelos con el Voodoo (salió entonces) me devolvieron la confianza y el ánimo. En el Airwave Challenge de Áger un día hice más kilómetros que las alas, dejando un nuevo récord para la zona. Pocos kilómetros pero suficientes para salir definitivamente de la depresión.

Poco después volví a probar la cometa. Hicé el Nacional de Arangoiti, con un miedo increíble a los aterrizajes, y me lo pasó genial, me

reencontré pláceramente con el ala delta.

El Nacional 93 de delta lo disfruté, aunque fui de los que no se quisieron meter en las tormentas.

¿Cuál es la mejor época para Piedrahíta?

Julio. El mes de julio suele ser bueno cada año, a veces podemos tener algunos días buenos en la primavera, en mayo por ejemplo puedes encontrar buenos días con poco viento. A finales de julio o principios de agosto vas a tener unos techos más altos y mucho más viento porque la convergencia funciona al máximo, son condiciones que pueden ser buenas para un récord pero no para un vuelo de placer. Para el piloto tranquilo de fin de semana que sólo quiere volar buenas térmicas, Piedrahíta tiene unas condiciones muy protegidas de los ventarrones gracias a Gredos (cuando llega la surada) y las sierras de Béjar para el oeste. El único viento que fastidia un poco por la turbulencia que trae es el que viene del noreste porque sigue la cuerda de La Sarrota. El mejor está claro que es el sector oeste-norte.

¿Qué hacéis con el sur?

Vamos a la Lastra del Cano o al puerto de Chía, un despegue que comenzamos a volar este mismo verano, tanto los aterrizajes como el acceso son cómodos. Desde Lastra se puede volar muchas veces si no te asusta tener Gredos ahí delante ni te acongoja el ruido de los árboles meciéndose en el despegue. Mucho ruido y pocas nueces. De Lastra puedes despegar más temprano que de Peña Negra, allí el sol calienta por lo menos tres horas antes.

¿Por qué no se vuela más de Lastra?

Porque es más fácil coger la estupenda carretera asfaltada que lleva al puerto de Peña Negra y esperar a que, al empezar la tarde, en tre el norte o suba algún ciclo constante de oeste a ir por la pista a Lastra del Cano. Hemos perdido muchos días buenos de vuelo por ser comodones y querer esperar en Piedrahíta. Lastra promete, de las poquísimas veces

que he volado allí este año una vez fui hasta Salamanca y otra casi hasta Valladolid. Si el sur no es tremendo, da mucho juego para la distancia. Algo parecido a lo que pasa en la Olla de Arcones con la gente que ya sabe lo bien que funciona la meseta norte con viento de sur y convergencia.



Récords, récords, récords.

A Steve ya se le conoce en el mundo por sus vuelos de distancia. Actual récord de Europa (163 Km en Piedrahíta), varias veces récord de España desde 1992 (95 Km, 99 Km, 105 Km y 164 km) y siempre dispuesto a largarse de cross all  donde está. Se cruzó el charco para ir a Iquique (Chile) soñando con el récord del mundo de distancia a gol pre-fijado, y una semana después intent  meterle un rabo al récord venezolano de distancia, con un único vuelo fuera de temporada y con los techos 1500 m más bajos de lo habitual. Está convencido de que se van a hacer los 200 Km en España en parapente,  cu ndo? depende de que el azar le deje estar en Peña Negra o Lastra del Cano para salir temprano ese día D y con el viento justo, ni demasiado para no quedarse en tierra viendo las nubes pasar ni demasiado poco para no desesperarse con la media de kilómetros/hora del vuelo. Es capaz de volar 8 horas sin perder ni un ápice de entrega (promedio de todos sus vuelos largos sin viento), le corta bastante intentarlo los días de ventarrón porque los relieves del Sistema Central y sus sotaventos o brisas locales no te refugian nada de la componente general cuando ésta manda.

Los Mejores

Volviendo a tus principios,  cu ndo comenzaste a volar?

Hice un cursillo con la Universidad en el 82, en la costa, pero pasó lo t pico: lluvia y mal tiempo. Vol bamos sentados pero no me salían bien los aterrizajes. Recuerdo que pens : "Toda mi vida soñando con esto, haciendo aviones de papel de niño y ahora que tengo la ocasión de volar en ala delta no s  aterrizar bien". Lo dej . Más tarde vino un amigo con un folleto de unas vacaciones en Suiza con vuelos en ala delta; le recomendó el baloncito pero me convencí. Nos planteamos hacer otro cursillo en Inglaterra antes de ir a Suiza. Lo hicimos, esta vez nuestro profesor sabía algo más que el anterior; el primer fin de semana del cursillo coincidimos en la misma colina con la Liga Inglesa. Qued  impresionado por las alas, sus perfiles, los instrumentos de vuelo, ya no volaban sentados, la gente despegababa y volaba, cómo volaba.... Me qued  enganchado.

Cuando acab  el cursillo me compr  un ala y a las 15 horas de vuelo me dejaron cambiar a una de más rendimiento, una Ace. Menudo susto me llevó la primera vez que la prob , casi hice un looping sin querer, lo t pico: picarla demasiado, sobrecontrol y querer resolverlo todo de golpe y con un empujón.

Tal vez me hubiera ido mejor si hubiera aprendido en España cuando estuve viviendo en Pamplona y Vitoria. Hubiera ganado unos años en conocer las zonas de vuelo de la Pen sula, es una pena no haber aprendido antes.

Ahora por vivir aquí, no puedes competir ni por tu país ni por el nuestro.

Tengo licencia de ambas federaciones pero ninguna de las dos me acepta. Si me hubiera quedado más días en los selectivos británicos para el Mundial de Verbier tal vez podría haberme metido ahí, pero mi trabajo no me permite pasar tanto tiempo volando fuera, y julio y agosto son tan buenos en Piedrahíta... De todas formas, es duro aceptarlo.

 Volver s a competir al mejor nivel en ala delta?

No lo creo, seguir  los nacionales porque me



 caros

gusta, pero no quiero arriesgar tanto como los "tiburones" que se ven por ahí.

Conoces bien la Liga Inglesa, ¿cómo funciona?

La gente accede a la Liga Inglesa a través del ranking de distancia libre: los primeros que cada año hacen buenas distancias relevan a los últimos clasificados de la Liga de cada temporada, de ese modo siempre hay un interés por mantenerse dentro del grupo de pilotos que puede competir en la Liga y de paso se estimula a aquellos que lucharon haciendo distancia el año anterior. Los que siempre están arriba son los que controlan el tema de las selecciones, a través de un comité nada democrático y menos objetivo de lo que debería ser. Estuve en una reunión de ese comité una vez y lo que cuenta es lo simpático que les caigas a los que deciden el tema. Por otro lado, el director de competición de la Liga suele ser mucho más cuidadoso y recto con su labor al frente de la competición. Los problemas se discuten y entre la experiencia de los buenos pilotos y los años que lleva funcionando, es una competición con un nivel tremendo y muy disputada. Existe cierta competencia entre ambas ligas, acentuada este año por el hecho de que Bruce Goldsmith, John Pendry, Judy Leden y otros buenos pilotos de ala delta hayan preferido seguir sólo la de parapente. El haber hecho coincidir en las mismas fechas las fases finales de ambas ligas –pensando que así retendrían a las estrellas en la de delta– ha abierto una bre-

cha mayor entre ambas. Eso y los líos y fricciones que hubo entre las dos federaciones está creando otra dinámica en Gran Bretaña entre Ala Delta y Parapente.



¿Cómo ves las competiciones en España?

El Nacional de Granada fue muy bueno, volé a gusto aunque un día metí la pata al aterrizar entre árboles cuando ya casi había terminado la prueba y en otras mangas me precipitaba arrancando solo sin apenas ocuparme de controlar a los demás (cosa de la mala costumbre de volar habitualmente solo en Piedrahíta). Del resto de pruebas del año, las únicas que he visto realmente disputadas han sido las de la Lliga Catalana, está bien organizada y el nivel es cada año más alto. Como esta temporada no hemos tenido ninguna competición en Castejón ni pruebas internacionales relevantes, la cosa ha estado entre el Nacional y la Lliga. Nuestro 1er. Trofeo Peña Negra, para el que trabajamos mucho, quedó en nada al fallar el tiempo todo el fin de semana.

Steve Ham se defiende bien en todos los terrenos: con los frentes atlánticos cuando llegan a Gales, en las llanuras de los Fltlands australianos, en la Meseta norte española, en la ladera chilena de Iquique, en las "salsotecas" de Santiago o templando el calor en La Victoria, Venezuela (foto izquierda).

Stanley