



Crónica de la 6ª Manga

Fasnia el 01 de Febrero 2025

Ni más ni menos, son seis las mangas de la Liga Canaria de parapente celebradas hasta ahora. Diez días después de competir en la zona norte de la isla, en Medianías, veinticuatro pilotos nos reunimos de nuevo para practicar este deporte que tanto amamos, esta vez en el sur de Tenerife. Cabe destacar que a este número tenemos que añadir los tres pilotos que vinieron de la península y, junto a todos nosotros, compitieron en la que para mí es una de las mejores zonas de vuelo de la isla.

El día comenzó como siempre en invierno: el viento del noreste nos empujó al sotavento de la montaña más alta de España. Tomando unas barritas energéticas en el *parking* del supermercado, levanto la cabeza y, al localizar el despegue, empiezo a ver a otros pilotos biplaceros salir al mismo tiempo que el Sol calienta el suelo, haciendo que las primeras térmicas acaben condensando, formando pequeños cúmulos. Si todos los que íbamos a subir en el coche estábamos listos, ¿qué nos retenía esperando abajo? Esa fue la pregunta decisiva que, como siempre, nos hicimos antes de subir al despegue. Más tarde, ya a 800 metros de altura y extendiendo el equipo en la moqueta, nos comentaron que la manga se veía obligada a retrasarse un poco, lo que hizo que me replantease la cuestión antes preguntada.

El tiempo pasó y, a una hora del start point —la ventana de salida—, con las ganas a flor de piel, decidí subir al despegue superior para prepararme. Chequeo las bandas, está todo correcto; miro la vela, está bien estirada; miro a mi derecha y Goyo está preparado al lado mío, listo para despegar; miro a la izquierda y un *guiri* aprovecha la racha térmica de viento que estaba entrando para salir. Sin yo quedarme atrás y con todavía tres cuartos de hora para el *start point*, levanto mi parapente y, tras darme la vuelta, empecé a correr. Ambos pilotos salimos hacia el lado izquierdo del despegue y, con la llegada de Goyo, los tres comenzamos a subir haciendo techo. Al ir derivándonos hacia atrás del despegue, acabamos girando en la montaña al otro extremo del barranco; ahí nos podíamos mantener bien, ese sería mi punto de partida. Una vez que tenía mi punto “A”, tenía que ver cuánto tardaría a mi punto “B”, es decir, cuánto tardaría en ir hasta el punto donde mi vario pitaría el inicio de la carrera. En lo que tardé en hacer esta maniobra y volver a mi punto “A”, ya la mayoría de los pilotos estaban ahí girando y manteniéndose super altos, pero había otro grupo que estaba bastante bajo y le costaba agarrar altura. La suerte inicial se disipó. De repente, me vi entre los pilotos que luchaban por no quedarse atrapados en las cotas más bajas. Tuve que volver a la zona del despegue y, tras una lucha de aproximadamente quince minutos, pude volver a posicionarme en mi punto seleccionado para el inicio de la carrera.



No tenía mucha experiencia en competición con mi nuevo parapente, la *Merlin de Skyparagliders*, su nueva EN-C de dos bandas, por lo que tomé una ruta un poco más lenta que el resto de pilotos. Mientras que

la mayoría fueron en línea recta a la primera baliza, yo tiré un poco más por el interior, haciendo que llegase con un poco más de altura, pero más tarde. A partir de ahí perdí al grupo de cabeza y me mantuve volando con el segundo grupo donde pude reconocer, entre otros, a dos de los pilotos madrileños y a Augusto, piloto de la *Photon de Ozone*, otra de las EN-C de dos bandas. A mi parecer, fue una carrera muy igualada en las primeras cuatro balizas, todas dentro del valle. El verdadero problema apareció cuando tuvimos que ir a Guía de Isora, pues lo que era una carrera se terminó convirtiendo en una supervivencia; soltamos acelerador y velamos por una actitud más conservadora. Aún así, las esperanzas siguieron cayendo cuando pude ver a algunos de los miembros del grupo de cabeza luchando en frente de la montaña de Tejina. Esta montaña tiene una peculiaridad y es que, si llegas por debajo de la mitad de su altura, las posibilidades de remontar son escasas y, cómo no, por debajo llegamos. Retroceder significaba renunciar a cualquier aterrizaje oficial; avanzar, al menos, nos daba la esperanza de rascar algún punto. Con el pulso acelerado y la vista fija en una charca lejana, decidí jugármela y seguir adelante. Girando todo lo que pillaba, conseguí llegar con más de seis compañeros y con cincuenta metros por encima a dicha charca. Fue una lucha constante con ascendencias débiles, apenas marcando cero y subiendo a uno ocasionalmente. Tras quince minutos, logré arañar poco más de doscientos metros, lo que me facilitó seguir a Fran de la península que, con una *Enzo* y poca altura se tiró en dirección a Costa Adeje. Pudimos llegar al campo de golf de Abama, donde una pequeña charca nos dio las esperanzas nulas de remontar. Augusto y Laura venían con otra línea diferente a nosotros, un poco más por el interior, pero, eso sí, con la misma suerte. Otros de los pilotos que estaban presentes en el modo supervivencia de Tejina optaron por otro aterrizaje y fueron directos hacia la playa San Juan. A los quince minutos de aterrizar, Tony ya estaba haciendo gol, seguido al rato de Jony, Jaime, Goyo y Fabián. Mientras tanto, nosotros, con las alas plegadas y la adrenalina aún corriendo por las venas, repasábamos cada decisión tomada en el aire. Porque, en este deporte, cada vuelo es una lección y cada aterrizaje, un nuevo comienzo.

