

XXIV Campeonato mundial de vuelo acrobático

XXIV FAI WAC

ÁNGEL NEGRÓN PEZZI
Coronel de Aviación (R)



El Ejército del Aire fue el anfitrión del XXIV campeonato del mundo de acrobacia aérea que se celebró en la sede del Ala 78, la Base Aérea de Armilla entre los días 24 de junio y 7 de julio de 2007.

Once equipos de otras tantas naciones, más un piloto independiente, acudieron a la competición organizada por la Comisión Internacional de Acrobacia Aérea (ICVA) a su vez dependiente de la Federación Aeronáutica Internacional, y su delegación en España, la Real Federación Aeronáutica española y el Real Aeroclub de España.

Llama

la atención el hecho de que, de los cuatro últimos campeonatos del mundo, tres se han llevado a cabo en España: Burgos Villafría 2001 y 2005 y 2007 en Armilla.

Las razones para esta cuestión inédita en la historia de la acrobacia aérea son varias pero se pueden reducir a una sola: la voluntad de la correspondiente federación nacional para organizarlo, ya que éste no es una tarea fácil, ni cómoda ni económicamente equilibrada. Pero aquí estamos nosotros para asumir riesgos cuando otros países en principio se ofrecen para luego retirarse, puesto que principalmente la proyección en los medios de comunicación de un acontecimiento aeronáutico deportivo es prácticamente nulo y para

qué decir concretamente en España, y si no hay publicidad, no hay patrocinadores y sin éstos no hay soporte financiero. Pero a pesar de todo, en España casi siempre se han conseguido, tanto institucionales como privados que con sus aportaciones hacen posible el evento.

El equipo español llegó con bastante antelación al resto de los equipos que lo hicieron con el tiempo justo para realizar los entrenamientos oficiales.

Siempre sucede que el arranque de la competición resulta enormemente complicada por los muchos factores que intervienen en ello, siendo el meteorológico el más importante. En este caso hubo problemas con el viento que cambiaba de dirección e intensidad de manera que obligaba al cambio de situación de los jueces (ofi-



Anselmo Gámez
(SU-26).

cialmente dos horas de interrupción); el viento justo en el límite o fuera de él; también los globos sondas, con problemas de puesta en marcha del equipo de telemetría, etc. De este modo, la primera prueba, la Q (QUEBEC) no se completaría hasta tres días después. Esta prueba, no puntuable para la clasificación, tiene por objeto verificar oficialmente que cada piloto participante tiene la capacitación suficiente para volar con seguridad el resto de las pruebas. Esto puede parecer una obviedad puesto que los pilotos han de ser de categoría ilimitada pero el reglamento en cuanto al tema de seguridad en vuelo es, como no puede ser de esta manera, enormemente estricto.

A su vez, en esta prueba cuya tabla de figuras es conocida por los pilotos con bastante antelación y el orden de salida es por sorteo, de acuerdo con la puntuación obtenida sirve para establecer el orden de salida de la prueba siguiente, la libre pero en orden inverso a la clasificación obtenida; es decir el primer clasificado sale en último lugar y viceversa. En esta ocasión además, se introdujo otra novedad en el orden de salida: la clasificación mencionada se divide en tres grupos incluyendo en el tercer grupo a los diecisiete pilotos con puntuaciones más bajas, en el segundo a las intermedias y en el prime-

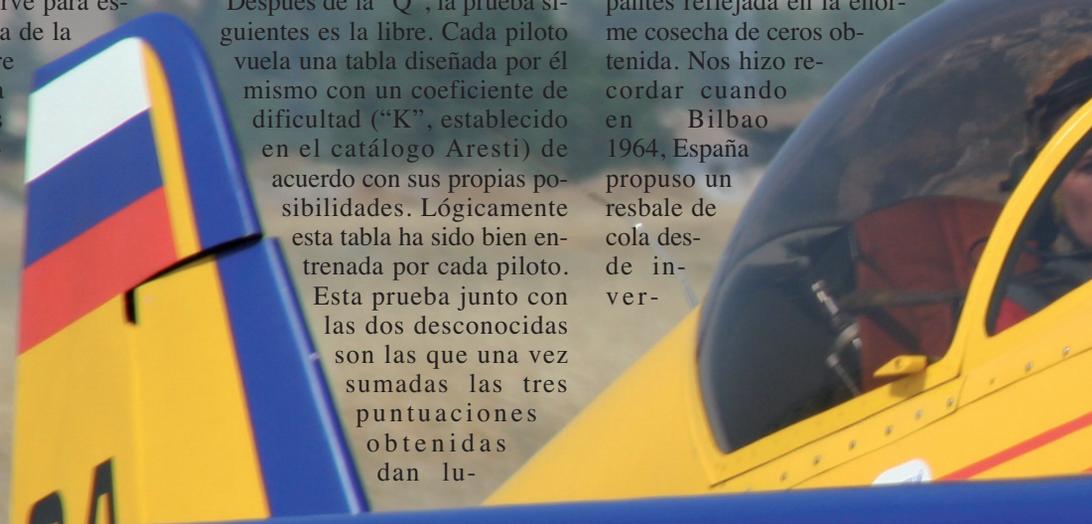
ro a las diecisiete restantes con mayor puntuación, estableciéndose el orden de salida definitivo por sorteo dentro de cada grupo, siendo las del grupo tres las primeras en salir. La razón de ser de esta norma pretende que los jueces no sepan qué piloto es el que está volando ya que la tendencia de éstos es favorecer a los grandes en detrimento de los demás, particularmente en el caso de los menos conocidos.

Sin embargo hay que tener en cuenta que un mismo avión puede ser utilizado por varios miembros de un mismo equipo y hay quien puede llevar años volando el mismo avión con el mismo esquema de pintura. En fin, bienvenida sea esta innovación si con ella se refuerza la objetividad de los jueces. Este procedimiento para el orden de salida se repite en las pruebas siguientes.

Después de la "Q", la prueba siguientes es la libre. Cada piloto vuela una tabla diseñada por él mismo con un coeficiente de dificultad ("K", establecido en el catálogo Aresti) de acuerdo con sus propias posibilidades. Lógicamente esta tabla ha sido bien entrenada por cada piloto. Esta prueba junto con las dos desconocidas son las que una vez sumadas las tres puntuaciones obtenidas dan lu-

gar a la clasificación final. Para las desconocidas, cada nación, por sorteo, propone una figura. La CIVA posteriormente compone la tabla oficial añadiendo algunas figuras sencillas para entrelazar las propuestas de manera que resulte una tabla coherente en su conjunto.

En la primera desconocida, la propuesta española fue con diferencia la más complicada de todas, entrando invertido a 45°, ascenso vertical con tres cuartos de tonel rápido a la derecha seguido de tres cuartos de looping con tonel de ocho tiempos en la parte alta y tonel de cuatro tiempos en la línea de salida, siempre en invertido, con un valor de 59 K's cuando la media de entre las once propuestas era de 35, un total de 385 K (sin contar las de la CIVA). La extrema dificultad de esta figura hizo una notable limpia entre los participantes reflejada en la enorme cosecha de ceros obtenida. Nos hizo recordar cuando en Bilbao 1964, España propuso un resbale de cola desde inver-



El Ejército del Aire ofreció una imagen renovada.

PAÍSES PARTICIPANTES Y PILOTOS	
■ Rusia	10
■ USA	10
■ España	7
■ Inglaterra.....	6
■ Francia	5
■ Italia	3
■ Alemania.....	2
■ Chequia	2
■ Suiza.....	2
■ Japón	1
■ Israel	1
■ Independiente	1

tido que supuso en la práctica la eliminación de la mitad de los concursantes que en aquel entonces no disponían de monturas específicamente diseñadas y construidas para acrobacia de alta competición tales como las Stampe IVb, Great Lakes, Cosmic Wind, etc.

Hay una cuarta prueba que se rige por un reglamento distinto al de las anteriores, es la “cuatro minutos libre” o FREESTYLE. Se vuela como final de fiesta. Participan, en teoría, los veinte primeros clasificados en la general puesto que de hecho no es así, como veremos más adelante. Aquí está permitido el humo y la música y la mayoría de las figuras son fantasía no incluidas en el Aresti y en un espacio de cuatro minutos. El vencedor es campeón del mundo de la especialidad y tiene un trofeo de enorme prestigio.

Como queda dicho los vuelos em-

pezaron el 25 y el 28 se completó la Q. Participa el equipo español integrado por Ramón Alonso, Castor Fantoba, Juan Velarde, Anselmo Gómez, Juan Socias, Sergio Plá y Jorge Macías en su primer mundial. Yago Alonso quedó en puertas pero realizó un espléndido trabajo como piloto de calentamiento volando para los jueces los límites de la caja y tablas –con errores intencionados– varias veces al día. Como entrenador y auténtico motor del equipo Vitas Lapena (Lituania 1958–2008) ejerciendo de tal desde 1990.

La clasificación de la Q coloca a Cástor Fantoba en primer lugar, seguido del francés Renaud Ecalé; el 23 Juan Velarde, 27 Anselmo Gómez, 34 Juan Socias, 37 Ramón Alonso que siendo uno de

los favoritos, un resbale de cola al lado contrario del que tenía que ser, fue la causa. Jorge Macías 45 y Sergio Pla 46.

Dentro de los quince primeros, además del español Fantoba, primero de la lista hay cuatro franceses, seis rusos, tres americanos. Excepto el español, lo demás es más o menos lo esperado y dentro de lo que han sido las mundiales anteriores.

En la libre, que gana Ecalé, 2º Masurel ambos de Francia; la Kapanina 3ª y Ramón Alonso, repuesto de su fallido resbale de cola, 4º.

Entre los quince primeros hay dos españo-



La emperatriz Kapanina.



Ramón Alonso con el trofeo Aresti. Svetlana Kapanina lo ganó todo en categoría femenina.



El Equipo francés nuevos líderes de la acrobacia mundial.

les más Fantoba 13 y Velarde 15; cuatro franceses, cinco rusos, dos ingleses y un americano.

Hay que destacar la actuación francesa, sobresaliente individual y por equipos y en cuanto a los españoles ya aparece Velarde en el primer grupo. No está nada mal.

Los resultados de esta segunda prueba puntuable ya claramente apuntan a la posibilidad de que puede haber campeón español. Ramón Alonso encabeza la puntuación seguido de Ecalles, Mamistor (campeón 2001) y Fantoba. La Kapanina (campeona femenina unas cuantas veces, del mundo, Europa, Rusia...) es quinta. Velarde aparece el 18, después de que por el video se le diera la razón por una reclamación que puso contra el jurado que le penalizó con un cero precisamente en la figura propuesta por España y entre los quince primeros hay tres franceses, cinco rusos, dos ingleses y novedad, tres americanos. En individual los dos primeros Alonso y Ecalles centran la atención del respetable, ya que la diferencia entre ellos es inferior a 40 puntos.

Esta diferencia entre el primer y cuarto clasificado deja claro que a tan

CLASIFICACIÓN GENERAL		
1.- Ramón Alonso	España	SU-31
2.- Renaud Ecaillé	Francia	CAP.231
3.- Mikhail Mamistov	Rusia	SU-26 M3
4.- Svetlana Kapanina	Rusia	SU-26 M3
4.- Cástor Fantoba	España	SU-26
6.- Olivier Masurel	Francia	CAP-232
7.- Michael Racy	Estados Unidos	SU-26 M3
8.- Kathel Boulanger	Francia	SU-31
9.- Mark Jeffries	Gran Bretaña	EXTRA 300S
10.- Gerald Cooper	Gran Bretaña	CAP 232
15.- Juan Velarde	España	SU-26
23.- Anselmo Gámez	España	SU-26
35.- Juan Socias	España	SU-26
38.- Sergio Pla	España	VELOX
40.- Jorge Macías	España	STAUDACHER
(hasta 50 clasificados)		

alto nivel el más mínimo fallo supone caerse del cartel y así se verá en la última prueba, la segunda desconocida.

Estamos en el sábado 30, cuando se termina la primera desconocida. Al final de la jornada el Real Aero Club de Granada ofrece a los equipos e invitados una magnífica paella y exhibición de corte de jamón.

Al día siguiente, domingo, normalmente se tenía que haber volado la segunda desconocida y posteriormente la Freestyle, pero primero se voló

ésta, a primera hora y luego el festival aéreo incluyendo F-18, Eurofighter, Patrulla Aspa... y para el lunes visita turística. Pues bien, el hecho de volar la Freestyle antes de conocer el resultado final no fue precisamente bien recibido por los equipos donde hubo sonoras protestas especialmente por alguno de los equipos veteranos, pero así estaba en el programa y con el visto bueno de la CIVA.

La Freestyle la gana el americano Zach Heffley con una elegantísima y

RAMÓN ALONSO PARDO, campeón del mundo 2007

—Empezó su carrera aeronáutica con el ala delta, formando parte del equipo campeón de España en 1979 y 1980.

—Si también por entonces hacía mis pinitos con el paracaidismo, allá por el 81 y 82 saltando desde un globo y cosas así.

—¿Cuándo empezaste a pensar en la acrobacia aérea?

—Fue cuando estaba en la ENA de Salamanca, donde conocí a las



que eran entonces miembros del equipo nacional y empecé con la Bücker y con la Pitts. Ingresé en Iberia en 1984 y participé en la compra de una Pitts S2A. Me tomé tan en serio el entrenamiento que lo hice en menos de dos años el doble de horas que tenía cuando la compramos.

—¿Cuándo empezaste la cosa acrobática internacional?

—En 1986 fui seleccionado como miembro del ENVA (Equipo Nacional de Vuelo Acrobático) para participar en el XIII campeonato del mundo en South Gerney (Inglaterra), que no llegó a celebrarse.

—En aquella ocasión aún volabais con la ZLIN Z-50, ¿cuándo te pasaste a la cuadra Sukhoi?

—Antes de Inglaterra todavía seguía alternando con el paracaidismo, y quedando Campeón de España. La experiencia de Inglaterra y ya metido en la acrobacia decidió concentrarme en ella, y si era posible con mi propio avión, ya que las Z-50 pertenecían a Aviación Civil y sólo nos las dejaban tres meses para entrenar antes de los campeonatos. La ocasión partió de una invitación que nos hicieron nuestros colegas rusos para visitar y volar el SU-26 en su sede acrobática en Yesentuki, al este del Mar Negro. Allí inicié mi contacto con las Sukhoi y en el 90 consigo comprar el primer avión de este tipo que salió de la entonces Unión Soviética, el que hacía el número 17 de la producción. A partir de aquí empieza mi participación en copas de prestigio internacional como el master de SudrÁfrica, Breiling, etc. siendo campeón de España.

—Hubo bastantes años que estuviste sólo tras desaparecer los clubes acrobáticos con los que antes habías volado. ¿Fue por esta época cuando empezaste a entrenar con Vitas Lapena?

—A Vitas lo contraté en 1990 como entrenador. Siendo de naciona-

bellísima tabla, volando en Sukhoi 26. Ramón Alonso segundo y Ecalle, tercero. La Kapanina cuarta y Fantoba quinto, seguido de Juan Velarde, así hasta dieciséis pilotos que volaron en esta ocasión contravertida prueba.

Por fin se vuela la segunda desconocida y los resultados para el equipo español son magníficos: Ramón Alonso ocupa el primer puesto, seguido por Mamistov y Ecalle; cuarta la Kapanina seguida de Cástor Fantoba, a pesar de una penalización por realizar un tonel positivo y en horizontal al lado contrario del oficial. Muy probablemente si no hubiese sido por este error tan absolutamente nimio el equipo español podría haber ganado el mundial por equipos ya que Juan Velarde se clasificó duodécimo.

En esta prueba final dentro de los quince primeros hay tres españoles, cuatro rusos, dos ingleses, tres americanos y dos franceses.

Sumados los puntos de las tres pruebas el campeonato lo gana Ramón Alonso, seguido por Ecalle y Mamistov. La Kapanina cuarta seguida por Cástor Fantoba en quinto lugar y Velarde el quince.



Este equipo marca el principio (español) con el trofeo Aresti: de izquierda a derecha: Anselmo Gámez, Jorge Macías, Vitas Lapena, Ramón Alonso, Juan Socías, Yago Alonso, Juan Velarde. Agachados Cástor Fantoba y Raúl Magem, mecánico del equipo.

Por equipos, primero Francia, segundo España y tercero Rusia, cosa desacostumbrada hasta el momento.

Como resumen de este campeonato podemos enorgullecernos de tener un equipo nacional entre los tres grandes del mundo que en Armilla ha dejado constancia de su categoría ganando al equipo ruso, lo que hace unos años era impensable. El considerable esfuerzo en todos los sentidos, la dedicación a lo largo de años, entrenando

siempre que hubiese un respiro en el trabajo cotidiano ha sido absolutamente fundamental para llegar a este resultado de primer orden mundial.

Un importante papel en este triunfo por justicia hay que adjudicárselo al Ejército del Aire por la generosa y espléndida hospitalidad del Ala 78 y de toda la Base Aérea de Armilla, que en boca del presidente del jurado y de la CIVA, Mike Hever, "este ha sido el mejor campeonato de la FAI".

lidad lituana había sido campeón de la Unión Soviética. Si yo quería ser algo en acrobacia necesitaba alguien de su prestigio y conocimientos para conseguirlo, utilizando un método de entrenamiento que él había perfeccionado. Con el tiempo se convertiría en entrenador y seleccionar del Equipo Nacional y de todos los pilotos acrobáticos que deseaban entrar en las competiciones.

—De todas las participaciones en las pruebas de la FAI, obviamente la más importante ha sido la del año 2007 en Armilla, donde quedaste campeón del mundo, pero ¿cuándo pudiste pensar que podías conseguirlo algún día?

—En el 99 quedé campeón de Europa y con un cero en una de las desconocidas! En el 2001, en el mundial de Burgos cometí un error con el cronómetro, que me mandó a la cola de la clasificación. Aquel error me dislocó psíquicamente de tal manera que ya no dí pié con bola. Aún así, quedé tercero en los cuatro minutos. Me desquité el año siguiente en el europeo, en el cual gané todas las pruebas. Este fue el momento.

—¿Cuál ha sido el peor momento en el aire?

—Sin duda alguna en el 97, en el XXX campeonato de la FAI, en Turquía, dentro del invento aquel de los primeros omegas aéreos. En un tonel rápido a la vertical bajando y a unos 200 m. de altura el motor se paró en seco. La pista estaba a dos kms. de la caja y debajo un terreno de rocas y piedras. Elegí una autopista y cuando estaba, digamos en final, vi un cable justo delante del morro. Lo pasé con un tirón e inmediatamente aguantando para que no rotara el avión en pérdida dí contra la autopista planchando el tren y rompiendo la hélice, pero yo ileso. Empezó a arder el avión y después de casi lincharme, algún con-

ductor me prestó un extintor que no tenía carga, pero en un segundo conseguí atajar el fuego.

Fue el último vuelo de aquella competición porque los otros pilotos se negaron a volar en semejantes condiciones.

—En Armilla, este último campeonato también tuviste mala suerte en la primera prueba, cuando un resbale de cola le salió al lado contrario y ello nos hizo recordar lo de Burgos en 2001, entonces cronómetro. En esta ocasión evidentemente tu reacción no fue la misma porque terminaste ganando la competición. ¿Cómo te las arreglaste?

—Muy sencillo... pasé la noche entera tragando sapos y después buscando la manera por la que en los vuelos siguientes, que sí puntuaban, mi objetivo no podía ser otro que concentrarme en el vuelo, olvidándome de los jueces y de todo lo que no fuera el vuelo. La cosa no fue fácil, pero funcionó. He llegado a la conclusión de que el peor enemigo de un piloto en competición no es el viento, ni el calor, ni la altura del campo ni los jueces... Es uno mismo el que hay que vencer con concentración e ideas claras de que es lo que hay que hacer y como hacerlo lo mejor posible.

—¿Qué piensas hacer a partir de ahora?

—En cuanto a mi vida en tierra, digamos, es de lo más humilde; no presumir de nada y en el trabajo de mi campeonato ni hablo. En competición volaré para disfrutar y me concentraré en los cuatro minutos libre y ayudar a quien quiera.

Angelito, para terminar no quiero dejar dejar sin mencionar a Raúl Magan que cuida mi avión hace muchos años formamos equipo y que sin su dedicación y maestría yo no hubiese llegado a donde estoy ahora en acrobacia.