

Campeonato de España de Acrobacia FAI - Fórmula F3A
y clase B - 1986

LOS NUEVOS CAMPEONES



CLASIFICACIÓN FINAL F3A, FAI

Nombre	Club	1.ª Manga	2.ª Manga	3.ª Manga	4.ª Manga	Total
JUAN CERDÁN	Icaro	1.066	1.093	1.029	1.006	3.188
ROBERTO MONTIEL	C. Gibraltar	955	1.019	965	1.053	3.037
CRISTOBAL ROMBAUT	Racbsa	742	915	970	946	2.831
RAFAEL VÁZQUEZ	C. Gibraltar	617	948	765	926	2.639
MARIANO VIVAS	Alcotanes	781	787	927	882	2.596
JUAN BAÑOS	C.R.C. Madrid	950	1.017	570	349	2.537
CARLOS DEL POZO	Alcotanes	830	184	784	838	2.452
FCO. GARAY	Icaro	646	790	760	853	2.403
JAIME GISPERT	Pla de Vent	0	792	644	739	2.175
JOSÉ ANGUERA	Pla de Vent	471	635	717	803	2.155
MANUEL CÉSAR	C.R.C. Valencia	0	606	800	712	2.118

De nuevo Madrid ha sido sede de un Campeonato de España de Acrobacia. Si el año pasado le tocó el turno al Club «Pica y Zumba», en esta ocasión el honor recayó en el Club Icaro, que tuvo que realizar un esfuerzo extraordinario para prepararlo en unos días, ya que fue en agosto cuando recibió el encargo de Fenda para organizarlo al no poderlo hacer, como estaba previsto, el Club R.C. de Sevilla. A pesar de la premura del tiempo, hay que decir que el campeonato resultó altamente positivo en cuanto a organización se refiere, jueces, instalaciones y concursantes.

Por: Francisco G.-Cuevas

CLASIFICACIÓN FINAL F3A. CLASE B

Nombre	Club	1.ª Manga	2.ª Manga	3.ª Manga	Total
JOSÉ A. BAS	Icaro	582	582	627	1.209
JUAN PASCUAL	Alcotanes	477	179	400	877
<u>NICOLÁS VALDEPEÑAS</u>	Salmantino	381	450	0	831
LUIS VILADEGUT	Segria	431	369	376	807
ALFONSO GARCIA	C.R.C. Valencia	24	400	353	753
ANTONIO MOSTAZA	Alcotanes	20	368	277	645
LUIS LLIMARGAS	Segria	293	329	273	622
JOSE V. FERRANDO	Ala-Valencia	28	201	407	608
ANTONIO COCO	C.R.C. Zamora	276	109	0	385

RELACIÓN DE MATERIAL CLASE FAI

Nombre concursante	Modelo					Motor						Radio	Ruido (dB)	
	Nombre	Enverg.	Longitud	Peso	Tren	Marca	Bujía	Hélice	Resonan.	Aguja regulable	Mezcla			
JUAN CERDÁN	S. Merlin	1.800	1.390	3.800	Monopata	O.S. 61 VF	O.S. N.º 8	Robbe 11/7.5			Si (Polea)	Ricino 23%	Multiplex combi	92.5
ROBERTO MONTIEL	D. Personal	1.500	1.500	2.900	Fijo en fuselaje	Id.	Enya 5	Master 11/7.5	Id.		No	Ricino-15 Motul-15 Nitro-5	—	90
CRISTÓBAL ROMBAUT	Calypso	1.680	1.400	3.550	Fijo en alas	Webra 61 LS racing	Enya 5	2 Ingler 12/8.5	OPS		Si Comercial	Castrolm-8 Motul-8 Nitro-5	Graupner excelent	96
RAFAEL VÁZQUEZ	D. Personal	1.500	1.500	2.900	Fijo en fuselaje	Id.	Enya 6	Bartels 11/8.1	O.S. alargado		No	Ricino-15 Motul-5 Nitro-5	Multiplex command.	93.5
MARIANO VIVAS	Merlin (modif.)	1.800	1.400	3.850	Fijo en alas	Id.	S.G. 4	Madera 12/9	Webra		No	Motul-14	Futaba dorada	92.5
JUAN BAÑO	Acro speed	1.820	1.600	4.00	Fijo delantero	Id.	Rossi 4	Bartels 11/10	Webra		Si Webra	Motul-15	Simprop Sam	90
CARLOS DEL POZO	Merlin (modif.)	1.740	1.400	3.600	Fijo en alas	Id.	Id.	Madera 12/9	Webra		No	Motul-14	Futaba FN	91
FCO. GARAY	Cheste-11	1.800	1.500	4.000	Retráctil romair	O.S. 61 VF	O.S. 8	Robbe 11/7.5	O.S.		No	Motul-14	Futaba PCM	90
JAIME GISPERT	Quadro	1.780	1.650	4.600	Fijo	Webra 61 LS racing	Webra GR.3	12/9 Aviomod.	Webra		Si Comercial	Castrolm-18 Nitro-2	Multiplex Cockpit	92.5
JOSE ANGUERA	Jocker (Top Mod.)	1.700	1.500	3.900	Fijo en fuselaje	Id.	Rossi 6	11/10 Baters	O.S.		Id.	Castrol-18 Nitro-2	Simprop SDM	96
MANUEL CÉSAR	Jocker	1.800	1.500	3.750	Fijo	O.S. 61 VF	O.S. 9	Tripala 10/8.3	O.S.		No	Motul-14	Futaba PCM	90.5

RELACIÓN DE MATERIAL CLASE B

Nombre concursante	Modelo					Motor						Radio	Ruido (dB)	
	Nombre	Enverg.	Longitud	Peso	Tren	Marca	Bujía	Hélice	Resonan.	Aguja regulable	Mezcla			
JOSÉ ANGEL BAS	Acrobats 1	1.700	1.400	3.500	Fijo delantero	Webra 61 speed	Rossi 4	Tkipala (11/8)	Ingles		No	Motul-14	Kraft	—
JUAN PASCUAL	Merlin (modif.)	1.830	1.400	3.750	Fijo en alas	Webra 61 LS racing	Id.	Simprop (12/9-11/9)	Webra		No	Motul-15	Futaba J8	
<u>NICOLÁS VALDEPEÑA</u>	<u>Nicova</u>	<u>1.800</u>	<u>1.390</u>	<u>3.500</u>	<u>Fijo</u>	<u>O.S. 61 VF</u>	<u>Id.</u>	<u>Graupner 11/7.5</u>	<u>O.S.</u>		<u>No</u>	<u>Ricino 24%</u>	<u>Futaba dorada</u>	<u>90</u>
LUIS VILADEGUT	Calypso	1.680	1.400	3.800	Retráctil mecánico	O.S. 61 FSR lateral	Rossi 5	Graupner 10/7 tripala	O.S.		No	—	Robbe promax	—
ALFONSO GARCIA	Poker	1.700	1.430	3.800	Fijo en alas	Webra 61 LS racing	Rossi 4	Aviomodel 12/9	Webra		No	Motul-15	Multiplex Royal	—
ANTONIO MOSTAZA	Merlin (modif.)	1.680	1.400	3.700	Fijo en alas	Webra 61 LS racing	Rossi 4	Bartels 11/10	Webra		No	Motul-14	Multiplex Royal PCM	—
LUIS LLIMARGAS	Comet	1.760	1.470	4.200	Retráctil mecánico	OPS 60 speed	Rossi 5	Graupner 11/7	OPS		No	Personal	Multiplex combi	
JOSE V. FERRANDO	Calypso	1.680	1.400	4.000	Fijo en alas	Webra 61 LS lat. seg.	Webra 3	Aviomodel 12/9	Webra		No	Castrolm-14 Comsol-10	Webra space	94
ANTONIO COCO	Merlin (modif.)	1.800	1.390	3.800	Fijo en alas	Supertigre 61 lateral	Rossi 4	Graupner 11/7	O.S.		No	Motul-15	Robbe Promax	90



Satisfacción de los tres campeones de España en acrobacia FAI, que nos representarán en los mundiales de 1987.



Los tres vencedores de la Clase B, muestran orgullosos los trofeos obtenidos.

El Campeonato se desarrolló los días 20 y 21 de septiembre. Dos días bien diferentes, por cierto. El sábado fue un día eminentemente lluvioso, lo que originó más de un problema, como veremos más adelante. El domingo, sin embargo, fue normal y soleado.

La pista del Club Ícaro se llenó de un colorido inusitado por la extraordinaria participación, con la que ha contado este Nacional. Se confirma con ello la línea ascendente de la acrobacia en nuestro país, como ya pronosticábamos en nuestros artículos anteriores. Muchos modelos, muchos participantes y muchas ganas de quedar bien. Por si fuera poco, durante este año los participantes han tenido bastantes oportunidades de conocer a los contrincantes, pues concursos puntuables se han celebrado bastantes y había, por tanto, un conocimiento de las maneras de volar de cada cual.

Estaba además el temor a las normas del ruido, y en un país como el nuestro en que se decide al final, los pilotos estaban preocupados por saber qué ruido emitía su motor. Que si tripala, que si carenado de motor, que si diferente paso, cada cual con su teoría para reducirlo al máximo. En Madrid se disponía del sonómetro de Fenda y se pudo medir el ruido con antelación. Jesús Bas tuvo que hacer bastantes cálculos para lograr una tripala aceptable. De una hélice 12/8 obtuvo una 11/8 y en las pruebas andaba por los 94 decibelios. Sin embargo, Rafael Vázquez tuvo que alargar el silencioso de su resonante a «ojímetro» en su localidad para que «hiciera menos ruido», según nos dijo su padre, sin poder efectuar ningún tipo de medidas.

Juan Cerdán, tras innumerables fallos de sus motores, y no pocos días de entrenamiento (sirva el detalle de que en la última semana entrenó mañana y tarde) consiguió un motor nuevo con el que concursó, a medio rodar, con un Merlin que tampoco iba fino. Roberto Montiel, tras su buena actuación en los europeos, había roto sus modelos y concursaba con uno de circunstancias. Jaime Gispert, también había roto su Joker unos días antes y tuvo que tirar de su Quadro, a última hora. Estaban también los de Valladolid, que andaban fuertes. Francisco Garay, por problemas de trabajo, había volado poco. Juan Baños, se presentaba con dos modelos idénticos porque quería quedar bien.

El viernes hubo entrenamiento libres y medida de ruido para todo el que quiso, y cada cual adoptó la solución que creía más conveniente para no rebasar los 98 decibelios.

Y así las cosas, procurando que dos participantes de cada Club no volaran seguidos para poder ayudarse mutuamente, y que tampoco lo hicieran los que tenían la misma o próxima frecuencia, a primera hora del sábado se hizo el sorteo de la primera manga, con corrimiento del orden proporcional al número de mangas en cada especialidad, que fueron cuatro en la categoría FAI y tres en la clase B. Durante la mañana y tarde del sábado se realizaron dos mangas de la clase B, y dos y media de la FAI, en medio de una persistente lluvia que originó bastantes problemas a los equipos de radio y modelos. El enchapado se levantó en más de un



La buena organización de estos campeonatos, hizo que los trofeos, premios y regalos, fuesen muy numerosos.

ala, como en el modelo de Bas; hubo holguras nefastas como en los alerones de Baños y más de un transmisor sufrió las inclemencias de la humedad, como es el caso de Valdepeñas y el de Anguera. En algunos momentos la lluvia era tan intensa que obligó a suspender el desarrollo de la competición en más de una ocasión.

Fue también, el sábado, durante la primera manga de ambas categorías, cuando se realizaron las medidas del ruido. Y digo esto porque no pudieron realizarse más, ya que el sonómetro del Sr. Rojo dio síntomas evidentes tras el tercer participante de la clase B de que había sido afectado por la lluvia, quedando sin efecto las medidas de ruido. Las medidas que se registraron hasta entonces, responsabilidad que recayó en mi persona, fueron correctas y quedan reflejadas en el cuadro. Y fue realmente una pena, porque estos datos creo que podrían haber dado gran base para sacar conclusiones para el futuro. De cualquier modo me atrevo a aventurar que la actual normativa favorece más a los participantes que la anterior, pues (obsérvese el cuadro) muchos motores no emitieron más de 90 decibelios, y antes era muy normal superar los 105 dB con aquella normativa.

La primera manga apuntó que algo se iba a producir en este Nacional. En primer lugar, que Cerdán era el de siempre, quizá algo menos fino por el motor y el modelo, pero lo importante es que la máquina funcionaba y funcionando eso, sabemos todos qué «dedos» tiene. En segundo lugar, que Montiel concursaba con un modelo de circunstancias que aparentemente parecía que no era gran cosa, pero con el que hizo figuras bien trazadas, elegantes, aunque con poco motor en sus tramos altos. Por lo tanto, podía estar entre los tres primeros como en el Nacional pasado, Juan Baños, que se presentó con dos modelos «Acro-Speed» idénticos, vio que Montiel le sacaba cinco puntos en la primera manga y dos en la segunda manga. No parecía malo, incluso un tercer puesto. La segunda manga, que se realizó por la tarde, con viento cruzado, incluso fue mejor que la primera. Pero, de pronto, Rombaut que quedó el año pasado ter-

cero en el Nacional clase B, se plantó en la cuarta posición, tras esta segunda tabla. Había superado la barrera psicológica de los 900 puntos, y también había superado el problema de potencia de su motor de la primera manga. Mariano Vivas, se quedó en el quinto puesto, con más nervios de los que estamos acostumbrados a verle. Del Pozo, tuvo parada de motor tras media Immelman, pero también iba fino. Garay, falto de entrenamiento, se iba quedando abajo. Gisper hizo fuera de tiempo en su primera manga, en el arranque, y Anguera hubo de soportar los efectos de falta de ralentí, por humedad en su equipo de transmisión. Cesar estuvo nervioso, en estas dos mangas primeras, quedando descalificado en la primera y algo entonado en la segunda.

Así las cosas llegamos al domingo con las espadas en alto. Cerdán no permitió ya concesiones, y mantuvo el nivel en las restantes mangas, encontrándose seguro. Posiblemente este año que viene tendrá que apretar porque vienen detrás pisándole muy fuerte. Aunque no estuviera fino, el Campeonato de España fue suyo de nuevo. Montiel aguantó, y supo mantener la atención centrada en sus vuelos, por su regularidad. Habrá que verle cuando tenga en sus manos un modelo de verdad. De momento ya está de subcampeón de España. Lo que sí estuvo claro es que la suerte no estuvo aliada con Baños que en el tercer vuelo tuvo que sufrir parada del motor a partir del ocho cuadrado y penalización en el aterrizaje, y en el cuarto tuvo que desistir

después del sombrero porque descubrió que los alerones no iban bien, por tener holguras. Rombaut le superó en la tercera manga y ya no abandonó esta clasificación hasta el final. Aunque quizá, como él mismo reconoció, le haya acompañado la suerte, a mí me pareció que en este nacional era el que mejor se había adaptado de la clase B, a la FAI.

También fue superado Baños, por Rafael Vázquez, que parece que vuelve por sus fueros y por Mariano Vivas.

El resto de los participantes se mantuvieron, más o menos como en el día anterior, aunque las tablas subieron en calidad y puntuación.

Clase B

En esta especialidad la lucha por los restantes puestos fue bastante igualada, ya que Pascual que había realizado una primera manga, aceptable que le situó en la segunda posición, tuvo parada de motor después de la cuarta figura de la tabla y Valdepeñas y Vildegut mantenían en tú a tú por el tercer puesto. Valdepeñas, además, voló cada manga con un modelo por problemas de humedad en su transmisor,

lo que acusó en el vuelo. Alfonso García, aterrizó nada más despegar por problemas de motor en la primera manga, lo mismo que Mostaza y Ferrando; este último, además, sufrió parada de motor después de la séptima figura de la tabla.

Todos los participantes acusaron un poco el viento, que sin ser fuerte, se levantó durante el transcurso de la segunda manga.

Antonio Coco sufrió rotura de la biela en su segunda manga cuando realizaba la quinta figura, lo que le imposibilitó continuar en



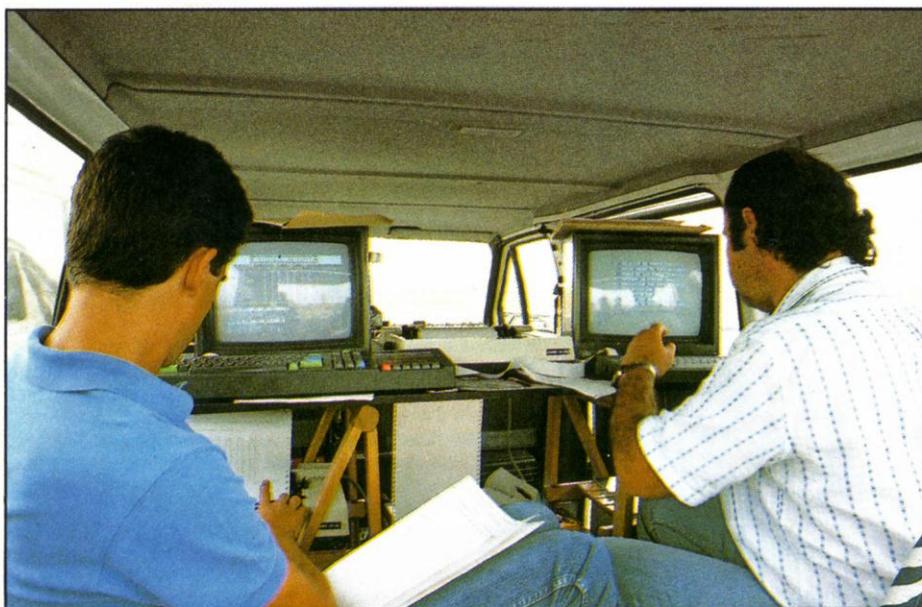
Nicolás Valdepeñas con su modelo, luchador incansable por el tercer puesto, clase B.



Vista de un Merlín del club de los Alcotanes.



Merlines de los representantes de Valladolid.



El equipo de ordenadores, controlados por Bas y Córdoba, fue una valiosa ayuda en este campeonato.

el campeonato, ya que no tenía motor de reserva.

El domingo se celebró la tercera y última manga.

Se creció aún más Bas, confirmando su clasificación y muchos aplausos cerraron su aterrizaje. Pascual, aseguró el segundo puesto, ya que Valdepeñas consumió los tres minutos para arrancar su motor y tuvo que sufrir lo indecible hasta ver como definitivo su tercer puesto, ya que el animoso Villadegut no aprovechó su oportunidad. Alfonso García, a pesar de realizar una tercera tabla más florja que la segunda, consiguió el quinto puesto, mientras que Mostaza sufría de nuevo con los problemas de su motor no pudiendo completar la tabla. Llimargas, con su nuevo Comet, estuvo bastante nervioso, en parte porque su motor, un OPS 61, no iba presurizado, lo que hacía que su funcionamiento fuera irregular. Por último, José V. Ferrando, logró hacer una tabla completa y es una pena porque seguro que hubiera quedado mucho mejor clasificado, de haber realizado entero alguno de sus otros vuelos.

Entrega de premios

Hay que resaltar de una manera muy especial la colaboración de las casas y tiendas comerciales por los trofeos y premios con los que han obsequiado a los campeones y participantes y que han contribuido a dar brillantez a este Nacional. Muchas de ellas estuvieron presentes, y merece la pena destacarlo porque animan a los aeromodelistas a concursar.

Hay que citar, por tanto, a Robbe, Sole (Webra), Azor, Modelhob, Motul, Sorteny, Hobby-Tox, Excmo. Ayto. de Leganés, Aka y R.C. Model, así como al Club de Radio Control de Almería que se desplazó expresamente a donar dos placas preciosas a los campeones.

Al finalizar el campeonato J. León realizó una extraordinaria exhibición de los helicópteros Ecureil (Rossi 60) y Avangarde (S. Tigre 60), con mecánica Heim, ambos, que fue seguida con expectación. Mientras tanto charlábamos con Cerdan al que preguntamos si esperaba conseguir este campeonato. «Tenía mucha ilusión por conseguirlo. He tenido más dificultades que nunca, pero espero que con tu colaboración, en este próximo nacional arrasemos con todo.» Dijo.

Después nos aproximamos a Montiel.

¿Esperabas conseguir el subcampeonato de España? —«No, porque después de la rotura he estado entrenando tres días y sólo al final he conseguido ir algo mejor»—. ¿Te sigue imponiendo Cerdan? —«Sí, pero ya veremos al año que viene cuando tengamos un buen avión. Después de haber visto en el europeo al "aleman" (Losen), Cerdan, me impone menos.»

Como conclusión final, diremos que éste ha sido un gran campeonato de España del que han salido tres grandes campeones, Cerdán, Montiel y Rombaut para representarnos en el mundial del 87, y una prometedora esperanza para el Nacional de ese mismo año: José A. Bas y, cómo no, el posible desquite de Baños.