

Campeonatos Mundiales de Acrobacia Aérea

# España en lo más alto del podio

JUAN ANTONIO RODRIGUEZ MEDINA  
ANTONIO M<sup>a</sup> ALONSO IBAÑEZ

*La acrobacia aérea, espectacular y bello deporte que tuvo sus precursores en los franceses Pegaud y Godefroy, en el norteamericano Lincoln Beachey y en los alemanes Udet y Fieseler, entre otros, alcanzó su máximo apogeo entre los años 20-30, período de tiempo en el que se realizaron centenares de exhibiciones y concursos en los que se podía presenciar desde el paso de un aeroplano bajo el parisino Arco de Triunfo hasta la espectacular recogida de un pañuelo con el plano de un avión. En España la acrobacia no tardó en calar hondo en el ánimo de los pilotos militares y así y desde los años 30 era práctica experimentada por aquellos aviadores forjados especialmente en la Escuela de Vuelos y Combate de la madrileña localidad de Alcalá de Henares.*

**T**ras un largo período de inactividad, la acrobacia aérea española se encuentra en los años cincuenta iniciando el camino de su renacimiento. En él se inscriben nombres de tanta importancia como los de Ibarreche, Ferrándiz, Ramiro Pascual y los mismísimos de Carlos Haya y García Morato. Sin olvidar aquellos que perdieron la vida en este bello y arriesgado deporte, acróbatas como el teniente Gaspar Tellechea, muerto en los entrenamientos previos a la Fiesta de Barajas del año 1932, o el teniente Gobar y el sargento Jiménez, quienes perecieron cuando tomaban parte en un ejercicio de caza de globos que representaban diversos animales, dentro del programa de la Fiesta de Aviación de Barajas, de abril de 1933.

Será en el año 1953, con la celebración del primer festival aéreo en el aeródromo de Cuatro Vientos, organizado por el Real Aero Club de España, cuando esta actividad aérea vuelva a reencontrarse con la multitud, haciendo vibrar al numeroso público tras un largo paréntesis de escasa actividad. Precisamente el gran éxito logrado llevó al Real Aero Club a presentar una nueva edición, perfeccionada y con más representación en 1954, con el *handicap* que supone reunir más de 150.000 personas en el Aeródromo de Cuatro Vientos, de nuevo, para presenciar un festival aéreo. La sombra de la tragedia empañó una vez más este tipo de acontecimientos cuando, próxi-

mas las siete de la tarde, el capitán Aldecoa, tras realizar con maestría varias figuras espectaculares, se dispuso a efectuar un doble "looping" apenas sin espacio para salir del segundo invertido y su "Jungmeister" cayó a tierra a 50 metros de un público atónito que no podía dar crédito a lo que allí había ocurrido. Este 8 de mayo fatídico se llevó la vida del brillante aviador de 36 años. Constantino Cantacuceno, príncipe

rumano exiliado en España, rubricó de forma admirable la exhibición acrobática en homenaje al piloto fallecido, cuando la duda de una posible suspensión del festival había flotado en el ambiente.

Por estas fechas destacan, además de los ya mencionados, nombres



como Fernando Lens, Guillermo Palanca y, por supuesto, José Luis Aresti, que, por su gran valía en este campo, merece un punto y aparte en el deporte que nos ocupa. Aresti, nacido en Bilbao en 1917, supera con creces la dificultad que supone el aunar elementos técnicos y habilidad humana en la práctica de un deporte que presenta tan complejas características; domina la acrobacia aérea. En 1956 conquista la Copa de las Águilas en el Campeonato Europeo de Acrobacia celebrado en Francia, y sus éxitos le acompañarán en Inglaterra, Portugal, Estados Unidos... y Filipinas, de cuya fuerza aérea ostenta el título de piloto honorario. Además de sus éxitos deportivos o de competición, cuenta en su haber con el reconocimiento internacional al adoptarse su sistema aerocriptográfico como lenguaje común universal de los pilotos de acrobacia

aérea, sistema consistente en la "representación de las figuras de vuelo acrobático mediante una clave de signos gráficos" según lo definió su creador. Antes de la aceptación oficial de este sistema por la Federación Aeronáutica Internacional, los aviadores tenían sus propios signos o claves que les servían para recordar las maniobras que formaban parte de su exhibición, pero se carecía de un buen reglamento internacional con una base científica de la valoración de las distintas figuras, y no existía una grafía universalmente aceptada y de eficacia reconocida. Podemos afirmar, como bien substituía Miguel Saenz en diario "Ya" —18 de septiembre de 1964— que con José Luis Aresti la acrobacia aérea había dejado de ser analfabeta.

### **CAMPEONATOS MUNDIALES DE VUELO ACROBATICO**

**L**a semilla dejada por los virtuosos de la acrobacia no tardaría mucho tiempo en fructificar. Los primeros pasos habían sido dados, sólo restaba su consolidación con la participación de nuestros pilo-

tos en certámenes internacionales para afianzar en nuestro país la práctica y admiración hacia este bello y arriesgado deporte. Con este espíritu, en 1954, y en base a las normas establecidas por la Federación Aeronáutica Internacional que acordaban la celebración de un Campeonato Mundial cada dos años, se solicitaba su organización por parte de España si bien Checoslovaquia la había presentado también con un mes de antelación. No sería, sin embargo hasta 1960 cuanto tuvo lugar el Primer Campeonato del Mundo de Acrobacia, a pesar de darse con anterioridad las condiciones necesarias para su puesta en funcionamiento, en el que, además de exigirse la participación mínima de cuatro países miembros de la FAI, la celebración de los mismos tendría como objetos fundamentales:

— Mejorar el nivel de las maniobras de acrobacia aérea en los Clubs afiliados a la FAI.

— Designar al campeón mundial y a los campeones del mundo por categorías.

— Otorgar la "Copa Challenge Nesterov" al equipo nacional que hubiese conseguido el mayor número de puntos.

— Otorgar la Copa del Presidente de la FAI al campeón del mundo.

— Intercambiar entre los participantes la experiencia adquirida en el perfeccionamiento de la técnica del





**Aresti** en el transcurso de una exhibición en Barajas (Madrid).



**José Luis Aresti** en el primer **Trenor** llegado a Cuatro Vientos.

pilotaje de los aviones deportivos, en los métodos de entrenamiento y en los progresos efectuados en materia de acrobacia aérea.

— Popularizar la aviación deportiva.

— Y, finalmente, establecer y consolidar los sentimientos de amistad entre los concursantes.

Correspondió al Aero Club de Checoslovaquia su organización y

Bratislava fue su sede, recayendo el título de campeón del mundo de la especialidad en el checo Ladislav Bezak, descubridor infatigable de nuevas figuras acrobáticas. Sin embargo un acontecimiento desgraciado enturbió la alegría general de los participantes y fue el terrible accidente que costó la vida al célebre piloto francés Leon Biancotto, producido cuando efectuaba sus figuras en los entrenamientos previos.

En 1961, España vuelve a solicitar la organización del campeonato, corriendo la misma suerte que en la edición anterior, si bien no quedó descartada su candidatura hasta el último momento, ya que tras un empate con Hungría la papeleta decidió finalmente que la organización corriera a cargo de este último país. Los II Campeonatos mundiales se disputaron en Budapest en 1962 y en esta ocasión el campeón individual fue el húngaro Jozsef Toth, hombre sencillo, magnífico ingeniero y piloto poseedor de una delicadeza exquisita en sus maniobras.

En el próximo encuentro internacional de acrobacia aérea, a celebrar en el año 1964, dos fueron los países candidatos: la URSS y España, y aquí sí dio resultado el dicho de que a la tercera va la vencida, ya que España ganó la votación y el Real Aero Club de nuestro país se encargaría de fijar la fecha y lugar del III Campeonato. Sin embargo, la alegría de los momentos iniciales se disipa rápidamente cuando, al hacer un análisis de la situación, se llegó a la conclusión de que carecíamos de pilotos y de aviones con los cuales poder participar y alcanzar al final de los mismos un resultado satisfactorio.

#### **BILBAO 1964. LUCHA CONTRA EL RELOJ POR UN CAMPEONATO DEL MUNDO**

“**M**i mayor ilusión era participar, como piloto, en los campeonatos”, —contaba Aresti—. Pero debido a la misión que se me encomendó como jefe de equipo, por una parte, y como Secretario del Real Aero Club, por otra, ha sido imposible mi participación directa”. Nadie mejor que Aresti, pues, para dejar que nos relate las vicisitudes por las que atravesó la formación del equipo español.

“En octubre del sesenta y tres se hizo un llamamiento a los pilotos españoles para hacer una preselección con vistas al campeonato. De esta llamada surgieron seis pilotos que fueron concentrados en Albacete y tuvimos un mes de prácticas en avionetas Bücker, que no están muy adaptadas para vuelos de alta escuela. La segunda llamada la hicimos en el mes de febrero del sesenta y cuatro para reunirnos en Cuatro Vientos. Se presentaron cinco, de los cuales dos pasaron a engrosar el equipo de una compañía civil. Después conseguí otros dos pilotos, pero se me fueron otros dos, y seguí disponiendo únicamente de tres. En el mes de marzo se incorporó el comandante Latonda, como segundo jefe del equipo, para ayudarme en todos los menesteres. Hacemos una

nueva llamada a los pilotos, porque nos era imprescindible un número de cinco para participar en el campeonato. El capitán Arrabal nos indicó que tenían un buen amigo en Jerez de la Frontera, el capitán Ugarte. Visité al general Merino y, por fin, logré su incorporación. El comandante Latonda me indicó que el jefe suyo tenía un cuñado piloto al que le gustaría incorporarse. Nuevas molestias al general Merino y logramos incorporar al teniente Negrón. Podemos decir que en vez de seleccionados, tuvimos cinco voluntarios de toda España. La última incorporación la tuvimos en abril y en agosto, a finales, eran los campeonatos."

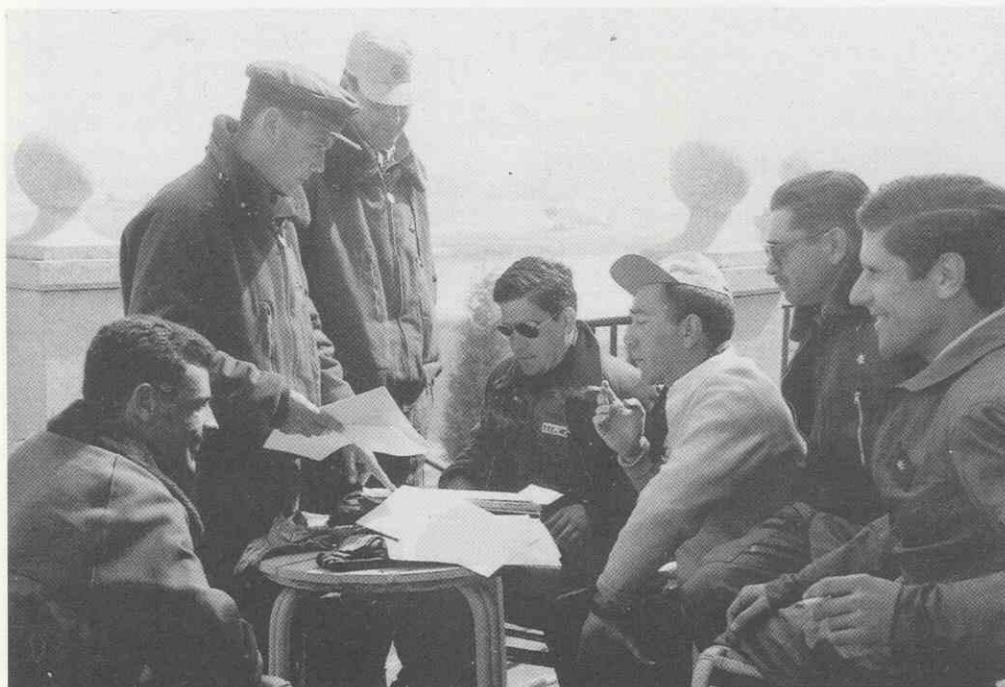
Paralelamente al relato de Aresti, el Real Aero Club de España, con la colaboración del Real Aero Club de Vizcaya y el Correo Español-El Pueblo Vasco, se encarga de la organización de este III Campeonato, que se disputaría en el aeropuerto nacional de Bilbao —Sondica—, del 1 al 13 de septiembre de 1964. El presidente del RACE, general José Juste Iraola pide al coronel Luis Serrano de Pablo que acepte la Dirección Técnica y Ejecutiva de la exhibición internacional, dada su experiencia en este tipo de certámenes, proposición que es aceptada asumiendo la gran responsabilidad que conlleva la dirección y el control de la competición. Y todo ello, a pesar de que el propio Reglamento del III Campeonato de Vuelo Artístico, en su apartado 3.6 indica que el Aero Club organizador no acepta responsabilidades en caso de daño, accidente o pérdida, haciendo recaer ésta sobre el concursante, y no es exagerado el aclarar el descrédito que ello supondría para la persona que tiene a su cargo la dirección del Campeonato.

Vistos a grandes rasgos los avatares por los que tuvo que pasar la formación del equipo español y dados ya los primeros pasos de la organización del acontecimiento deportivo, surge un problema cuya solución va a seguir un camino más lento de lo esperado: la consecución del material necesario para poder participar, es decir, las avionetas checas Zlin Trener Master. La primera se incorporó en abril, la segunda en mayo, la tercera a primeros de junio y la cuarta a finales de este mismo mes. Apenas se disponía de tiempo para adaptar el equipo al nuevo material, y no solamente los pilotos sino también a los mecánicos, imprescindibles tanto en el período de entrenamiento como en los días de competición. La preparación habría de ser intensa, pues frente a ellos iban a tener a checos, rusos,

húngaros..., hombres todos ellos con mucha experiencia a sus espaldas, un conocimiento profundo de sus aviones y nervios templados en innumerables competiciones aeronáuticas. El equipo español era de formación reciente, desconocía el material con el que habrían de trabajar y al lado de sus competidores eran casi unos debutantes. El primer objetivo era adaptarse a las Zlin Trener Master, avionetas de tipo monoplano, de ala baja "cantilever" de estructura metálica, provistas de fuselaje de tubo de acero y los planos de cola, asimismo "cantilever" de estructura metálica. Estaban provistas de un motor Walter Minor G-III, con seis cilindros, en línea, invertidos y refrigerados por aire, que le proporcionaban una potencia de 160 caballos. La cabina era biplaza en tandem y el tren de aterrizaje retráctil y ruedas



*Entrenamientos preparatorios del III Campeonato.*



*Repaso al Reglamento hasta que se disipe la niebla que cubre Cuatro Vientos.*

semiocultas, siendo la hélice bipala de madera de paso fijo.

Jornada a jornada es aprovechada sin un minuto de respiro. La acrobacia aérea es un deporte que exige una constitución de hierro y una voluntad que no quede a la zaga. Además, el equipo español no dispondría en el futuro de las ventajas de poder disfrutar un campeonato en casa, con la ventaja que supone el poder entrenar durante dos meses en el propio escenario donde habrán de celebrarse las pruebas deportivas y contando, además, con el apoyo incondicional del público asistente. Nadie piensa en el tiempo, pero en la mente de todos está el poder realizar un decoroso papel. El emblema del equipo, un cangrejo de ojos saltones que con sus pinzas sujetan la leyenda "lento pero seguro" parece ser algo contradictorio con la preparación a que deben someterse.

**AEROCLUBS Y PILOTOS PARTICIPANTES  
EN EL III CAMPEONATO DEL MUNDO  
DE ACROBACIA AEREA**

**Aero Club de Africa del Sur**

Piloto:  
TURVEY, Ran.

**Aero Club alemán de Nevenhagen**

Pilotos:  
BUSCH, Kurt  
RICHTER, Heins  
BLASKE, Erwin  
BONNER, Cuenter  
KAHLE, Peter

Sustituto: KAPPAN, Dieter

Acompañantes:  
Jefe de Equipo: SPERKE, Manfred  
Entrenador: FLIEGAUF, Frik  
Mecánico: HAUKE, Werner  
" KRIEGER, Bodo  
Intérprete: HOFFMAN, Anita

**Aero Club alemán de Fankfurt**

Piloto:  
GREB, Herbert

Acompañante:  
GERING, H. Dieter

**Aero Club de Checoslovaquia**

Pilotos:  
Femenino: KAPRASOVA, Eva  
Masculinos: BEZAK, Ladislav  
SOUK, Juraj  
KOBRIE, Jiri  
KDER, Frantiseck

Reserva: SKACELIK, Frantiseck

Acompañantes:  
Jefe de Equipo: SINDELAR, Vaclaw  
Entrenador: NANKA, Tomás  
Mecánico: KREJCI, Borijov  
" SEDLACEK, Jindrich  
Médico: STOKLASSA, Jiri  
Juez: CERNY, Jiri  
Intérprete: MALEK, Jaroslav

**Real Aero Club de España**

Pilotos:  
CASTAÑO, Tomás  
NEGRON, Angel  
ARRABAL, J.  
QUINTANA, Ignacio Manuel  
UGARTE, Manuel

Acompañantes:  
Presidente del Colegio de Jueces:  
PASCUAL, Ramiro  
Jefe de Equipo: ARESTI, José Luis  
2º Jefe de Equipo y Juez: LATONDA, Jorge  
Ayudante Juez: CARRO, J. Ramón  
Mecánico: CASTAÑO, Pedro  
" ECHEVARRIA, Gerardo  
" GONZALEZ, Frutos

**Aero Club de Francia**

Pilotos:  
Femeninos: LACOUR, Reine  
DELROIX, Madeleine  
Masculinos: THONEL D'ORGEIX, Jean  
CHAROLAIS, Marcel  
VERETTE, Gerard  
BAURIN, Michel  
Reserva: PASSADORI, Jean

Acompañantes:  
Jefe de Equipo: CUFFAUT, L.C., General  
Juez: GUILLAUME, R.  
Ayudante: SIKDENIER, E.  
Mecánico: BORZIT  
" BOULET  
" BREBEL, L.  
" DECUSURCE, M.

**Federación Aeronáutica Deportiva de la URSS**

Pilotos:  
Femeninos: ZANOZINA, Rosalia  
KIRSANOVA, Margarita  
VASILJEVA, Ludmila  
Masculinos: OVSIANKIN, Vadim  
PISKUNOV, Vladimir  
POCHERNIN, Vitold  
MARTEMIANOV, Vladimir  
TEREGULOV, Dinet  
Reserva: KONSTANTINOV, Victor

Acompañantes:  
Jur. Internacional: PARKHONOV, Alelmej  
Juez: SHUNILOV, Vladimir  
Ayudante: PIMENOV, A.P.  
Jefe de Equipo: SMIRNOV, Oleg  
Ayudante: PASTUKOV, Dimitry  
Mecánico: RADCHENKO, Konstantin  
" ANDRIANOV, Eugeny  
" POLIAKOV, Nikhail  
" SMIRNOV, Ivan

**Aero Club del Reino Unido de Gran Bretaña**

Pilotos:  
WILLIAMS, Neil  
PHILLIPS, Peter  
WINTER, Robert

Acompañantes:  
Jefe de Equipo: BLAKE, John  
Mecánico: S<sup>o</sup> de PHILLIPS

**Aero Club de Hungría**

Pilotos:  
TOTH, Jozsef  
FEJES, Peter  
FEJER, Miklós  
KATONA, Sandor  
ROZHANN, Gyula

Acompañantes:  
Jefe de Equipo: NAGY, Dela  
Monitor: BORSAS, Pal  
Mecánico: BOGDANDI, Tibor  
" TELLER, Laszlo  
" BERKI, Géza  
Ayudante: S<sup>o</sup> de GYULAAS  
Juez: KARSAI, Endro  
Ayudante: GYULAAS, Ferenk

**Aero Club de Suiza**

Pilotos:  
BOIS, Daniel  
RUESCH, Albert  
RUESCH, Hanssedi  
WAGNER, Arnold  
Acompañantes:  
Juez Internacional: Coronel LIARDON  
Juez: Coronel FREI, W.  
Ayudante: MORNING, W.  
Mecánico: ZELLER, Ernest

**Federación Aeronáutica Nacional de Estados Unidos**

Pilotos:  
KRIER, Harold  
PRICE, Frank  
NANCE, Robert  
Acompañantes:  
Jefe de Equipo: HOWARD, Beverley  
Entrenador: JOCELYN, Rodney  
Técnicos: ADAMS, W.M.  
CURTIS, W.M.  
PLATT, Charles  
D'APUZZO, Nicholas  
Juez: HURPHY, Michael



**Y... LLEGO LA HORA**

Por fin, el día 31 de agosto comienzan a llegar los participantes así como las numerosas delegaciones que acuden a Bilbao. Los días 1 y 2 de septiembre entrenarán en el recinto del festival acrobático, una vez realizado la distribución en los alojamientos que ocuparán durante el campeonato. Los españoles los esperan concentrados desde hace varias semanas en el colegio San José Artesano, de la Junta de Protección de Menores de Vizcaya, regentado por los Padres Terciarios Capuchinos. En este lugar, y haciendo una vida casi monástica, permanecerán durante todo el Campeonato. El capitán Julio Arrabal, baja en el equipo por problemas de salud, permanece junto a sus compañeros y les ayuda en todo cuanto puede.

Los franceses, espléndidos acróbatas, se presentan con aviones Stampe, los más anticuados de la competición, si bien su piloto Thonel D'Orgeix hacía tan sólo dos años que había conquistado el Lockheed Trophy en la localidad de Coventry, completándose el resto del equipo con verdaderos profesionales y maestros de la acrobacia.

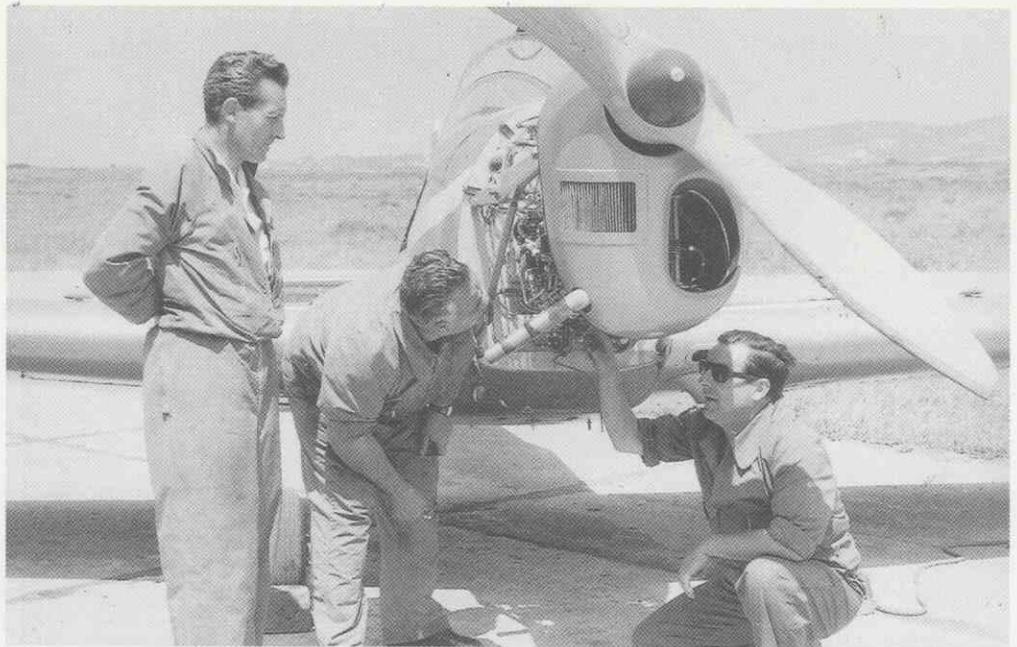
Los rusos, sin embargo, representaban el avance de la técnica. Con sus Yak 18P totalmente pintados de rojo, avión —según los expertos— mejor dotado para la acrobacia moderna, realizarán preferentemente figuras en plano vertical, no exentas de gran complejidad. Se les puede calificar como los paladines de la nueva acrobacia, la acrobacia de la fuerza y de la precisión, si bien pecan de exceso de rigidez, no concediendo ninguna importancia a las individualidades.

Los checos siguen siendo los grandes maestros. Conocen a la perfección el avión, como si lo hubieran fabricado pieza a pieza, y coordinan en sus exhibiciones el ritmo, la belleza y la precisión en las dosis justas.

A los húngaros se les puede definir como de fantásticos maestros. Los alemanes del Este eran pilotos aún poco definidos. Los británicos perfectos individualistas si bien su material es tan anticuado como el de los franceses. Los americanos, con aviones prácticamente de fabricación casera, más parecían pilotos de circo que competidores. Los suizos fueron la gran sorpresa, logrando situarse espléndidamente dos de sus miembros. Y así hasta completar los once equipos participantes.

Este III Congreso de Vuelo Acrobático batirá todos los records de asistencia. Se presentan 11 países, 45 pilotos, entre los que destacan el checo Ladislav Bezak y el húngaro Jozsef Toth, campeones mundiales respectivos de las dos ediciones anteriores.

El día 2 de septiembre a las 17,30 horas comienza una muestra folclórica que dará paso a la presentación de los equipos, al término de la cual queda inaugurado el III Campeonato Mundial de Acrobacia Aérea, pasando los concursantes inmediatamente al "briefing" que sirve para ponerles al corriente de las condiciones de



Pieza fundamental del éxito, los mecánicos **Castaños, Echevarría y Frutos.**

vuelo, recibiendo asimismo las explicaciones que consideren necesarias acerca de los artículos del Reglamento.

El vencedor individual de la Copa Challenge deberá superar las pruebas eliminatorias y finales. Las primeras constan del grupo obligatorio y del grupo libre. El programa obligatorio —conocido— consta de 15 figuras, divididas en tres subgrupos: las básicas desde vuelo normal, las básicas desde vuelo invertido y las derivadas de las anteriores.

El programa obligatorio desconocido será confeccionado por el Cole-

gio Internacional de Jueces del Campeonato y constará de 17 figuras, de las que cada Jefe de equipo elige una por sorteo y los Jueces, a la vista de las mismas, establecen el programa a realizar, siendo éste conocido por los Jefes respectivos con 24 horas de antelación, por lo



Componentes del equipo español. En pie, de izquierda a derecha: **Castaño, Aresti, Latonda y Ugarte.** Sentados: **Negrón, Arrabal y Quintana.**

que es imposible realizar cualquier entrenamiento previo a la exhibición.

La segunda parte de la fase eliminatoria está compuesta por el programa libre, que no puede sobrepasar 25 figuras escogidas de la lista de la FAI de maniobras acrobáticas (Sistema Aerocriptográfico Aresti). Y todo ello cumpliendo a rajatabla la totalidad de requisitos exigidos, entre los que podemos enunciar:

**Límites de altitud:** Se marca una altura mínima de 100 metros de forma general y una máxima de 500 ó 1.000 metros, según el grupo de maniobras. Este punto del reglamento es en la práctica inamovible.

**Area de presentación:** Comprende el lugar donde han de tener cabida los vuelos de los distintos participantes. Estará señalado en forma de flecha, apuntando en dirección opuesta a la del viento.

**Tiempo de subida:** El tiempo para ganar altura desde el despegue hasta el inicio de cualquier grupo de maniobras, fijándose en cinco minutos, contabilizados o no en el tiempo total según los ejercicios a realizar.

El día 3 comienza la competición y ya empieza a vislumbrarse la extraordinaria participación española, que tras el preceptivo descanso reglamentario del día 4 y la suspensión por malas condiciones meteorológicas del día 5, se sitúa tras la segunda prueba celebrada el día 6, a la



Mientras se esperaba la clasificación para la fase final, el **general Navarro Garnica**, interpreta a la guitarra una canción española. Sentada a su lado y mirando atentamente su ejecución aparece la aviadora checa **Eva Kaprasova**.

cabeza de la clasificación por equipos y coloca al capitán Castaño al frente de la categoría individual.

Hay que reseñar que el capitán Quintana ganó la primera prueba de

estas eliminatorias con 3.840 puntos, por delante de Castaño y del ruso Ovsiankin. El día 7 es decisivo para la cabeza de la clasificación, pero los vuelos programados fueron suspendidos una vez más a causa de las adversas condiciones meteorológicas, cuando únicamente dos pilotos habían realizado sus ejercicios: la checa Eva Kaprasova y la rusa Margarita Kirsanova. El alemán Greb y la francesa R. Lacour ya en el aire, tienen que tomar tierra sin realizar sus ejercicios "por falta de techo". Se intenta reanudar la prueba a las dos y media de la tarde pero de nuevo el alemán Greb tiene que aterrizar, al comprobar que antes de ganar la altura necesaria alcanzaba el techo de nubes, convirtiéndose el aplazamiento en definitivo a las cinco de la tarde dada la persistencia de las malas condiciones atmosféricas.

La prueba aplazada al día 8 es la denominada libre, la más fuerte y en la que cada piloto se fija a sí mismo un repertorio "caro" de figuras, en número de veinticinco, y es el paso previo para que el treinta por ciento de pilotos pase a la fase final. El momento culminante del campeonato se traslada pues al día 8 que, con un tiempo excelente, verá finalizar la fase eliminatoria. Los resultados no pueden ser más alentadores.

Castaño se mantiene líder al alcanzar el cuarto puesto en esta prueba y todos los españoles se clasifican.



El capitán **Castaño** con su esposa, hablando con la aviadora soviética **Ludmila Vasiljeva**.

España es el único país que coloca a todos sus efectivos en la final. La lista de los clasificados la componen cinco rusos, cuatro españoles, cuatro checos, dos suizos y un húngaro: 1.— Castaño (España). 2.— Bezak (Checoslovaquia). 3.— Pochernin (URSS). 4.— Piskunov (URSS). 5.— Ovsiankin (URSS). 6.— Martemianov (URSS). 7.— Trebaticky (Checoslovaquia). 8.— Negrón (España). 9.— Wagner (Suiza). 10.— Quintana (España). 11.— Skacelik (Checoslovaquia). 12.— Fejes (Hungría). 13.— Teregulov (URSS). 14.— Ruesch (Suiza). 15.— Ugarte (España). 16.— Kobrie (Checoslovaquia).

Han sido eliminados definitivamente los cinco alemanes del Este, el alemán del equipo de Frankfurt, los cinco franceses, los tres norteamericanos, los tres pilotos representantes de Gran Bretaña y el participante de Sudáfrica. Los rusos han sido protagonistas en esta fase eliminatoria.

Asimismo, los rusos han perdido en esta fase eliminatoria tres pilotos, los checos dos, los húngaros cuatro, convirtiéndose así en los grandes derrotados y los suizos dos, habiendo colocado otros dos pilotos en la fase final.

**III CAMPEONATO MUNDIAL DE ACROBACIA AEREA BILBAO**

**RELACION DE CAMPEONES**

Puntos

**CAMPEON INDIVIDUAL**

Castaño, Tomás ..... España ..... 30.431

**CAMPEON GRUPO 1º, FASE ELIMINATORIA**

Quintana, Ignacio ..... España ..... 3.840

**CAMPEON GRUPO 2º, FASE ELIMINATORIA**

Pochernin, Vitol ..... URSS ..... 7.948

**CAMPEON GRUPO 3º, FASE ELIMINATORIA**

Piskunov, Vladimir ..... URSS ..... 7.495

**CAMPEON GRUPO 1º, FASE FINAL**

Trebaticky, Ladislav ... Checoslov. ... 3.864

**CAMPEON GRUPO 2º, FASE FINAL**

Castaño, Tomás ..... España ..... 4.014

**CAMPEON GRUPO 3º, FASE FINAL**

Bezak, Ladislav ..... Checoslov. .... 7.696

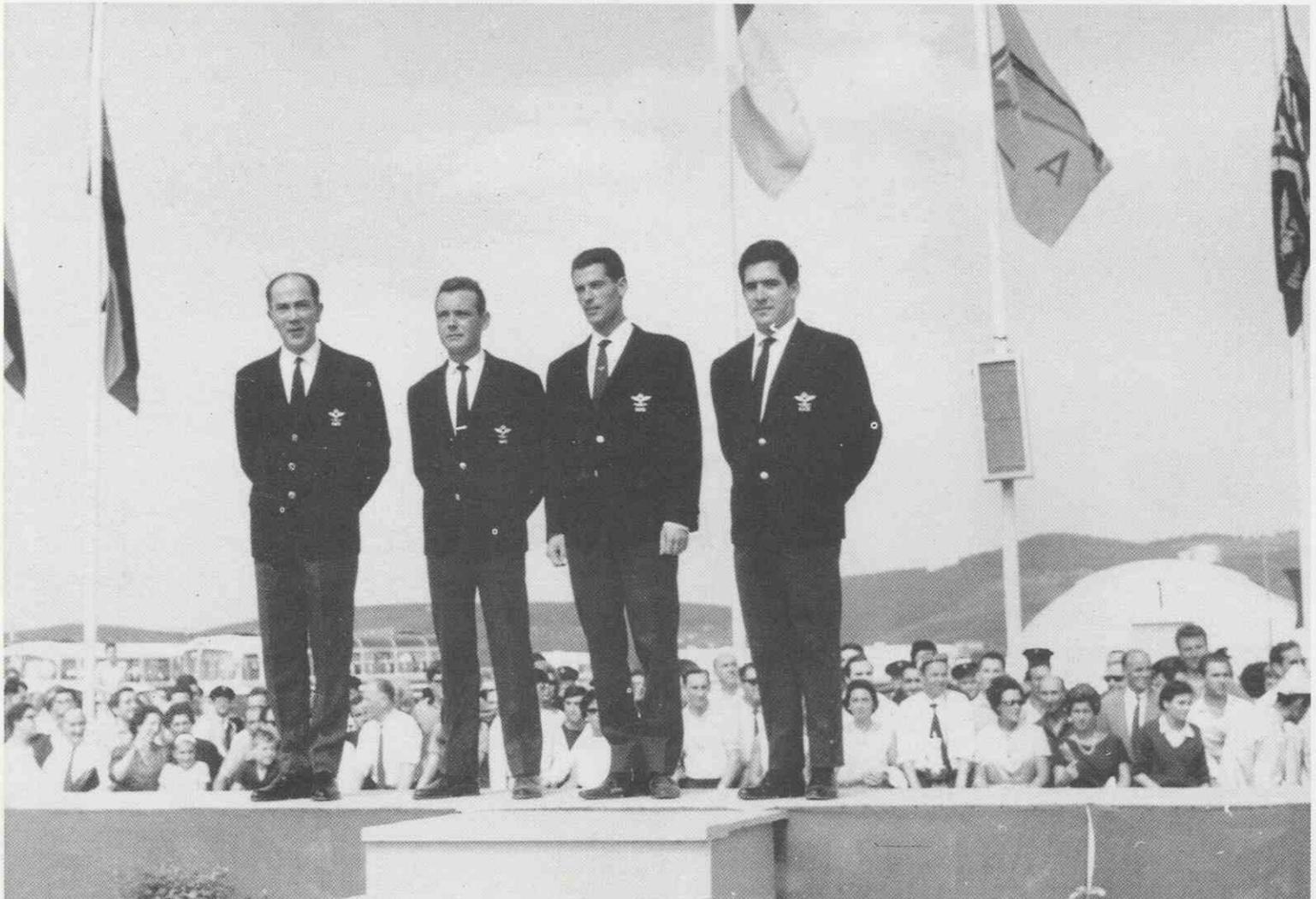
**CAMPEON FEMENINO (definida en las pruebas eliminatorias, por ser menos de diez participantes).**

Zanozina, Rosalía ..... URSS ..... 13.961

La participación femenina concluye al término de esta fase debido a su escasa representación, proclamándose campeona del mundo la aviadora soviética Rosalía Zanozina con 13.961 puntos. Al finalizar la misma se proclama también la Unión Soviética vencedora por equipos, desplazando a España a una honrosa segunda posición, empatada a puntos con Checoslovaquia.

La emoción, pues, está en su punto más alto. Todos los pronósticos dan como favorito al piloto checo Bezak, que ya había sido proclamado campeón del mundo en la primera edición de estos campeonatos. El capitán Castaño únicamente aventaja por seis puntos al piloto checo, razón por la cual los entendidos en la materia pronostican al piloto del Este como virtual campeón del mundo.

Las pruebas finales dan comienzo el día 9 y en ella participan los 16 primeros clasificados, entre los que están los componentes del equipo español al completo: Primero Castaño, en el octavo Negrón, en el décimo Quintana y en decimoquinto Ugarte. El día 10 no pueden concluir las pruebas debido al excesivo calor, quedando para la mañana del día 11 cuatro pilotos, entre ellos Quintana.



Mientras **Castaño** daba la vuelta de honor, los restantes miembros del equipo español reciben en el "podium" el aplauso del público. De izq. a der. **Aresti, Quintana, Ugarte y Negrón.**

Tras ellos salió al aire el ruso Martemianov, que abrió la última serie del torneo. En cuarto lugar voló Castaño, con el tono de autoridad que fue su constante a lo largo del campeonato, siendo ésta tan evidente y sus ejercicios tan perfectos, que una vez en tierra y antes de saberse oficialmente los resultados, el equipo ruso llevó al piloto español junto a su roulette y todos los pilotos soviéticos se fotografiaron junto al español porque deseaban tener un recuerdo del nuevo campeón mundial. Es decir, se le había reconocido como campeón del

mundo antes de que los jueces emitiesen su fallo.

La clasificación definitiva, como hemos apuntado quedó encabezada por Tomás Castaño siguiéndole, a continuación los checos Bezak y Trebaticky. Los soviéticos Piskunov, Ovsiankin, Pochernin y Martemianov ocuparon los puestos cuarto, quinto, sexto y séptimo. El español Negrón se situó en noveno lugar, pasando a ocupar los últimos lugares los también españoles Ignacio Quintana y Manuel Ugarte.

Si bien todo el equipo brilló a gran altura, y nunca mejor dicho, lo cierto es que al hablar del triunfo español no se puede dejar en olvido a Julio Arrabal, que habiendo sido excluido al principio de la competición por causas de salud, lo cierto es que estuvo en todo momento junto a sus compañeros, analizando sus actuaciones, compartiendo inquietudes y celebrando finalmente la alegría del triunfo.

En la clasificación general por equipos resultó vencedora la URSS seguido en segundo lugar por Espa-



El capitán **Castaño**, campeón individual, entre los checos **Bezak**, segundo clasificado y **Trebaticky**, que ocupó el tercer lugar.

#### PERFIL DEL CAMPEON

**N**acido en Castellón de la Plana, el 8 de noviembre de 1929, a los dos años se trasladó a Melilla con su familia, donde transcurrirá parte de su juventud. Tomás Castaño cumplirá los veintiún años vistiendo ya el uniforme del Ejército del Aire, pues en julio de 1950 ingresa en la Academia General del Aire de San Javier (Murcia). Cuatro años más tarde, en 1954, alcanzará el empleo de teniente, siendo destinado al 43 Escuadrón de FFAA, en Tetuán. Aún con el empleo de teniente marcha a Estados Unidos, donde realiza cursos en Mission AFB (Texas), Laredo, donde realiza el curso de reactores, y en Williams AFB (Arizona) lugar donde lleva a cabo un curso de tiro.

A finales de 1958 asciende a capitán y pasa destinado a Talavera la Real como profesor de la Escuela de Reactores (F-86 "Sabre"). En este destino transcurre su actividad entre las horas diarias de vuelo y las aulas.

En 1961 se inscribe para participar en la Vuelta Aérea a España, siendo el único piloto que lo hace en solitario, clasificándose al término de la prueba en cuarta posición. Continúa sus clases en Talavera, volando F-86 y T-33, cuando en 1963 se incorpora al equipo para participar en los III Campeonatos Mundiales de Acrobacia, Tomás Castaño será uno de los integrantes del conjunto. Poco más tarde el mundo entero conocería su proeza.

#### III CAMPEONATO MUNDIAL CLASIFICACION ACROBACIA AEREA BILBAO GENERAL POR EQUIPOS

<b>1º U.R.S.S.</b>	
POCHERNIN, Vitold .....	14.812 puntos
PISKUNOV, Vladimir .....	14.755 puntos
OVSANKIN, Vadin .....	14.660 puntos
<b>TOTAL .....</b>	<b>44.227 puntos</b>
<b>2º ESPAÑA</b>	
CASTAÑO, Tomás .....	14.865 puntos
NEGRON, Angel .....	14.349 puntos
QUINTANA, Ignacio .....	14.261 puntos
<b>TOTAL .....</b>	<b>43.475 puntos</b>
<b>2º EX-AEQUO - CHECOSLOVAQUIA</b>	
BEZAK, Ladislav .....	14.859 puntos
TREBATICKY, Ladislav .....	14.466 puntos
SKACELIK, Frantiseck .....	14.150 puntos
<b>TOTAL .....</b>	<b>43.475 puntos</b>
<b>3º ALEMANIA DDR</b>	
BORNER, Guenter .....	13.545 puntos
RICHTER, Heinz .....	13.263 puntos
BLASKE, Erwin .....	13.114 puntos
<b>TOTAL .....</b>	<b>39.922 puntos</b>
<b>4º HUNGRIA</b>	
FEJES, Peter .....	14.087 puntos
TOTH, Jozsef .....	12.733 puntos
FEJER, Micklós .....	12.729 puntos
<b>TOTAL .....</b>	<b>39.549 puntos</b>
<b>5º FRANCIA</b>	
THONEL D'ORGEIX, Jean ...	13.451 puntos
VERETTE, Gerard .....	13.094 puntos
BAURIN, Michel .....	12.952 puntos
<b>TOTAL .....</b>	<b>39.497 puntos</b>
<b>6º SUIZA</b>	
WAGNER, Arnold .....	14.331 puntos
RUESCH, Hansedi .....	13.959 puntos
RUESCH, Albert .....	8.629 puntos
<b>TOTAL .....</b>	<b>36.919 puntos</b>
<b>7º GRAN BRETAÑA</b>	
NEIL, Williams .....	12.576 puntos
WINTER, Robert .....	9.698 puntos
PHILLIPS, Peter .....	8.410 puntos
<b>TOTAL .....</b>	<b>30.684 puntos</b>
<b>8º ESTADOS UNIDOS</b>	
PRICE, Frank .....	11.997 puntos
KRIER, Harold .....	11.230 puntos
NANCE, Robert .....	5.478 puntos
<b>TOTAL .....</b>	<b>28.705 puntos</b>

ña con los mismos puntos que Checoslovaquia.

Cronológicamente seguiría el IV Campeonato Mundial disputado en Moscú, en las instalaciones del aeródromo de Touchino, campo de vuelo del Aero Club Central de la URSS, donde el equipo estaba formado por los ya veteranos en estas lides Castaño, Quintana y Ugarte, con las nuevas incorporaciones de E. Gómez Carretero y A. Gil de Montes. Su actuación, si bien no alcanzaría los resultados de la edición anterior, sí fue destacada, consiguiendo una honrosa posición al quedar el equipo español en cuarto lugar, detrás de Rusia, Checoslovaquia y República Democrática Alemana.

A partir de aquí la participación española en las siguientes ediciones de estos Campeonatos mundiales continuó con desigual fortuna hasta llegar al extremo de tener que lamentar en 1972 durante unos entrenamientos previos al VII Campeonato Mundial, la muerte de Alfredo Jiménez Millas, teniente del Ejército del Aire y joven promesa de la acrobacia española. Esto, sin embargo, lejos de mermar el entusiasmo y afición, propició que los ya "curtidos" Castaño y Gil de Montes, en unión con Carlos Alós, fundaran el Club Acrobático



*El campeón de 1964 contribuirá a que España ocupe un buen 4º puesto en 1966.*

"José Luis Aresti" promocionando con su entusiasmo y entrega esta bella modalidad de vuelo.

Con el transcurrir de los años y por razones bien diferentes, los dos primeros nos han dejado definitivamente, en tanto que Alós se ha convertido en Jefe del Equipo Nacional de Acrobacia y bajo su dirección

continúan formándose nuevas generaciones de pilotos acróbatas que, con su juventud e ilusión, surcan los cielos, llevando los colores de nuestro país en todas aquellas competiciones donde la acrobacia aérea seguirá siendo además de bello deporte, una de las más sobresalientes modalidades del vuelo. ■



*Los pilotos A. Gil (España), Mikhail Sulghin, (URSS), supervisor de vuelos, y el campeón mundial de vuelo acrobático durante una charla, antes de dar comienzo el Campeonato mundial de Vuelo Acrobático en el aeropuerto de Touchino.*