

Vivencias del Equipo Cuba en el Mundial F2 2024 en USA:

El Equipo Nacional de Cuba al Mundial de Muncie USA estuvo conformado por:

Integrantes	Modalidad
Rafael Blanco y Alexis Rivero	F2A
Francisco Moreno	F2B
Yuraldi Seguí, Darien Lugo, Ezequiel Rodríguez, Antonio Legón	F2D

El 8 de agosto comenzó nuestro viaje con el retraso de 4 horas del vuelo La Habana-Miami, esto y otras demoras por temas de control de inmigración en Miami, provocaron que perdiéramos el vuelo hacia Kentucky Louisville, donde nos esperaba uno de nuestros competidores en F2A para llevarnos por carretera hasta el lugar de residencia en Muncie Indiana (3.5 horas de viaje).



El viaje desde Miami- Kentucky Louisville salió al otro día a las 9 y 30 de la noche y arribamos alrededor de las 12:30 de la madrugada, allí nos estaban esperando y emprendimos viaje a esa hora hacia Muncie, donde llegamos a las 4:30 am. De no ser por el apoyo de Rafael Blanco y su familia en Kentucky Louisville, no hubiese sido posible nuestra participación en el mundial, ellos nos transportaron, acogieron en su casa y prepararon el auto para el evento, merecen nuestro agradecimiento. Obviamente ese día de llegada no dormimos, entre que nos acomodamos y preparamos los equipos para ir al campo de vuelo se nos fue el tiempo, desde ese mismo día quedaron definidas algunas tareas fundamentales: El transportista (Rafael Blanco F2A), Cocinero (yo), Lava platos o botadores de basura (el resto).



Todas las mañanas para partir hacia las pistas llenábamos el vehículo hasta el techo de aviones y las cajas grandes las montábamos en la extensión trasera.



La entrada al campo de vuelo siempre era muy agradable, pasábamos por el museo de la AMA y después por el campo de banderas de los países asistentes al Mundial.



Ya con el primer día perdido arribamos al terreno de vuelo el día 10 a las 7 y 30 am. Ese día al primero que encontramos fue al cubano Orestes Hernández, WC de F2B que compite por USA, su esposa y José Modesto un piloto de F2B que se desempeñó como su entrenador. Fue un encuentro muy amistoso, agradable y recibimos de ellos todo el apoyo y respaldo para resolver varios problemas.



Lo primero que teníamos que hacer era comprar el combustible de vuelo para las tres modalidades:

- En F2A (dos velocistas) no hubo problemas allí todo estaba previsto, a cada competidor le dieron medio litro del combustible F2A (80/20) para las prácticas y para la competencia había un tanque plástico con el estándar para todos y cuando le tocaba volar, se hacía Pull Test y el piloto cargaba el combustible que era igual para todos.
- En F2D (tres pilotos y un mecánico) se compró un galón combustible (82/16 con 5% de nitro) que era lo que había y los combatientes hicieron sus prácticas y ajustes correspondientes, aunque no era su combustible habitual.
- En F2B yo llevé un modelo muy similar al Clásico 3 con un Retro Discovery 68, en Cuba no uso nitro en la mezcla del combustible que la preparo 82/18 y este fue el primer problema que me encontré, como no pude comprar el combustible desde Cuba como debía ser (no se puede transferir dinero de Cuba a USA), por lo que todo lo pagamos cuando llegamos a la sede en Muncie y nadie vendía en las pistas metanol solo, si el aceite por separado. Comencé a buscar quien me pudiese vender Metanol y no fue posible, en esa búsqueda me encontré con el buen amigo mexicano Leonardo Silva (compitió en F2B y F2D) y me puse a entrenar con su combustible, su combustible tenía el 16 % de aceite y más de 10% de nitro. Los pocos entrenamientos los hice con el motor recalentado y por temor que se me fuese a dañar paré la práctica. Posteriormente Marcio Silveira F2A brasileño (buen amigo) me regaló ½ de litro de combustible 80/20 a este le agregué la misma cantidad de 82/16 con 5% de nitro y conseguí a través de Orestes Hernández ¼ de litro con el alemán Frank Wadle (con aceite sintético rojo), ese fue todo el "rosario" de mezclas de combustible que tuve para competir y entrenar.



El día 12 se realizó el procesamiento de los modelos en la mañana.



En la tarde se realizó una sencilla pero bonita inauguración, donde los 30 equipos participantes confraternizaron entre sí y hubo mucha alegría.



Terminados los entrenamientos, el equipo de combate F2D (Yuraldi, Darien, Ezequiel y el mecánico Tony) estaban en muy buena forma, con sus alas, motores y hélices a punto. Arnulfo Delgado destacado piloto mexicano de F2D colaboró mucho con nuestros competidores.

En cuanto a la velocidad F2A, Alexis tenía ajustados sus modelos y en los vuelos de entrenamiento estaba entre 265 a 270 km por hora, con bastante estabilidad. Rafael Blanco el otro piloto de velocidad F2A (actual recordista y campeón nacional), se presentó al evento con dos aviones nuevos que tuvieron problemas de estabilidad cuando su velocidad superaba los 270 km por hora. El modelo subía en un lado del círculo y bajaba súbitamente en el lado contrario, se le hicieron infinidad de ajustes y durante la noche se trabajó muchas horas modificando los ángulos del ala y los momentos y se logró atenuar un poco el problema, pero no desapareció totalmente.



El apoyo entre todos los velocistas también es digno de admirar, todos aportaron sus ideas para resolver el problema e incluso todos tenían sus carretillas en la pista a disposición del que le hiciese falta. Debemos reconocer que los aportes, ayuda y buena amistad del brasileño Marcio Silveira (última foto de arriba) fue algo extraordinario, nos colaboró mucho, incluso desde antes del mundial. Marcio terminó la competencia con el meritorio séptimo lugar y los 292.5 km/h y estuvo todas las rondas por encima de 290 km/h.

La colaboración y buenas relaciones entre los latinos se siente en un evento como este, estamos siempre muy unidos y colaborando, incluyo en esto a los pilotos españoles entre ellos Mateo gran competidor de F2D y a los italianos sobre todo a Antonello Cantatore, que ha sido un gran maestro de F2D y amigo de muchos años.

Por mi parte (F2B) los entrenamientos fueron muy limitados por lo descrito anteriormente, condicionado por la falta de combustible y la reserva que tenía que dejar para las rondas competitivas. En acrobacia F2B muchos pilotos hacían diariamente alrededor de 5 a 8 vuelos de práctica, e igual número en los tiempos libres de la ronda de competencia. En Muncie se puede practicar mucho porque tiene 3 pistas de asfalto y cualquier cantidad de pistas de pasto (tremendamente acondicionadas). Eso es una práctica necesaria para asegurar el buen desempeño y la corrección de errores durante el evento.

Todo quedó listo para comenzar la etapa competitiva

Modalidad de velocidad F2A:

Alexis Rivero después de transcurrir las cuatro rondas su mejor velocidad fue 268.1 km/horas.

Rafael Blanco los habían descalificado en las tres primeras rondas por volar por encima de lo permitido, sin embargo, en la última ronda logro hacer 267.9 km/horas, que si bien está por debajo de lo que se esperaba que hiciera, el problema que tuvo con la estabilidad de los modelos le paso factura.

En la modalidad de velocidad F2A se obtuvo en lo individual los lugares 14 y 15 y el 4to lugar por equipos

Place	Country	Score
1	United States	881.4
2	France	588.5
3	Germany	575.5
4	Cuba	536.0
5	Denmark	297.0
6	Brazil	292.5
7	Austria	286.7
8	Canada	268.4
9	Finland	0.0



Modalidad de combate F2D.

En el sorteo a los pilotos cubanos les toco con competidores que al final todos quedaron entre las primeras plazas, consideramos que la actuación fue buena. Los combates NO se perdieron por la falta de pericia del piloto, sino por la falta de trabajo de equipo y coordinación entre piloto y mecánicos. Yuraldi Seguí campeón nacional y mejor piloto cubano, en su primer combate le iba ganando 3 cortes por cero y por tiempo a Sergey Vardanyan piloto Armenio de gran categoría y por una mala señal del mecánico tiró el avión a tierra y cuando despegó con el otro modelo salió hacia arriba y lo descalificaron. Enseñanzas: las señas de mecánico las da uno solo y se deben conciliar de antemano, segundo como estaba la ventaja del combate, no había necesidad de salir de nuevo al aire, el combate estaba ganado. Los otros pilotos combatieron bien y al final todos quedaron eliminados en la fase clasificatoria.

El resultado final fue el 39 los tres pilotos empatados en lo individual y el lugar 11 por equipos empatado con Italia.



En la competencia en acrobacia F2B comencé en el Circulo B (los jueces eran Igor Burguer, Sergue Delabarde y una jueza Norteamericana), hice dos vuelos con puntuación 855,17 y 860,33. En el Circulo A el primer vuelo me toco 12:30 horas, con una calma espectacular (sin dirección del viento perceptible) y con una temperatura muy alta. El vuelo trascurría bastante bien y después de pasar el Ocho Cuadrado el motor comenzó a recalentarse y perder potencia en las maniobras arriba y pasé el ocho vertical sin mayores problemas, comienzo bien el Reloj de Arena y en el tercer Angulo cuando giro en ángulo hacía abajo el avión me entra en el circulo y pierdo el mando, no tengo forma de terminar la maniobra y salvo el avión saliendo invertido (primera vez que me pasa esto), inmediatamente Orestes me dice: Termina las maniobras que faltan. Salí del invertido y hice el Ocho sobre Cabeza, la Hoja de Trébol y el aterrizaje en tiempo. La puntuación general en este vuelo pudiera haber sido por encima de las anteriores del Circulo B y desgraciadamente perdí una maniobra. La última ronda del Circulo B me tocó volar de primero en la mañana. Esa mañana amaneció muy húmeda porque había llovido durante la noche. Ese día por cuestiones de transportación y lo lejos que estábamos hospedados llegué 10 minutos antes del vuelo a la pista, hice el Pull Test rápido y entré al círculo muy agitado sin la preparación del motor, cuando intenté arrancar (un motor que arranca al primer golpe) no hubo manera que arrancara y enseguida pedí tentativa. A los 30 minutos debía entrar de nuevo, en ese tiempo probé todo y Orestes me dijo que arrancara el motor afuera y no lo hice porque pensé que ya todo estaba resuelto. Conclusiones entre de nuevo y lo mismo, fin de la historia. Terminé muy disgustado conmigo mismo porque una buena puntuación en el Circulo A (que estaban calificando más suave) me hubiese ubicado en un mejor lugar, pero así son estos eventos no se puede fallar y si lo haces bien en las prácticas no vale, donde se debe hacer bien es en el evento.



El resultado final fue el 46 en lo individual y el lugar 17 por equipos.

La final de Acrobacia F2B fue espectacular, Orestes llegó al último vuelo con una ventaja por tener el mejor vuelo de las dos primeras rondas, era definitorio el tercer vuelo y para que no hubiese problemas pusieron a XuLetong (juvenil chino) en el primer vuelo, Orestes Hernández (USA) segundo y Marcos Valliera (italiano) tercero. Desde mi punto de vista, vi los vuelos y XuLetong y Orestes bastante similares, eso se reflejó en las calificaciones. Al ver el vuelo de Marcos pensé que Orestes ya era el campeón, porque desde mi punto de vista lo vi un poco inferior al de XuLetong y al de Orestes, pero la calificación fue más alta y gano por 0.5 el mundial. La acrobacia es de apreciación y los jueces dicen la última palabra, pero no me gusta lo de los 6 jueces y el promedio, me gustaba más cuando se sacaba del cómputo la más alta y la más baja. Felicidades a Marcos por ganar el campeonato y Orestes y XuLetong por los lugares 2 y 3 son muy merecidos. Felicidades a todos los que con su esfuerzo compitieron y dieron lo mejor de sí por hacerlo bien.



Me demoré en escribir estas vivencias porque estaba un poco disgustado por los errores cometidos y muy tenso por los momentos difíciles que pasamos en el viaje de ida y vuelta. Hasta que no me relajé y me absorbió el trabajo, las obligaciones del hogar, la mujer, los hijos, el nieto y hasta Lola nuestra adorable perra chiguagua, fue que pude hacer estas líneas. Un agradecimiento y fuerte abrazo a todos los que nos siguieron y a los queridos Aeromodelistas Argentinos, Chilenos, Peruanos, Brasileños y de otros países de nuestro continente que les gusta el UControl o Vuelo Circular.



Queremos hacer en Cuba un Panamericano o Latinoamericano con presencia Europea (UControl), esto es para el próximo año en septiembre, desde ya están invitados todos y nos mantendremos informando de los preparativos.