

ENTREVISTA

Luis Fernando Orgaz



Luis Fernando Orgaz es, seguramente, el guardiolo con mayor palmarés en competiciones deportivas. Ha ganado numerosos Campeonatos de España y Castilla La Mancha en diferentes disciplinas del aeromodelismo y ha paseado el nombre de nuestro pueblo por las alturas de un deporte muy interesante y, desde luego, muy poco (re)conocido en este Km. 84 de la A4.

1.- Sabemos que eres una persona reservada, que no presume de méritos, y para muchos, alguien poco conocido, pese a haber logrado un gran palmarés. Nos gustaría que nos hablaras un poco de ti, de tus aficiones, De tu Familia...

Bueno, pues me llamo Luis Fernando Orgaz Orgaz y nací hace 45 años en la Guardia, donde todavía sigo viviendo. Terminé los estudios básicos, lo que entonces se llamaba EGB, en el colegio Valentín Escobar. Por cierto, fue en esta época escolar donde ya notaba cierta atracción por los objetos voladores y ello, unido a que se me daban bastante bien los trabajos manuales y las reproducciones de cualquier cosa a escala reducida, dio como resultado que mi gran afición no pudiera ser

otra

que el aeromodelismo. Siguiendo con mi vida, y por circunstancias, decidí no seguir estudiando por lo que me incorporé muy pronto al mercado laboral. Primero dentro del pueblo, en distintas ocupaciones, y una vez terminado el servicio militar, me fui a trabajar a Madrid, en empresas dedicadas a instalaciones electrónicas, en las cuales estuve durante siete años viajando por casi toda España instalando y ajustando distintos equipos electrónicos en las centrales de telefonía.

En el año 1991 contraí matrimonio con Eva María, mi mujer, y en la actualidad tenemos dos hijos: Daniel, y María Cristina. Fue precisamente esta circunstancia la que me llevó a dejar este trabajo, y me vine otra vez a la tranquilidad del pueblo, a intentar buscar algún trabajo por la zona. Y así fue, desde entonces trabajo en el sector de las puertas.

Entre mis aficiones se encuentran: hacer bicicleta y salir a correr, pero mi gran hobby es el aeromodelismo, al cual dedico gran parte de mi tiempo libre, desde hace ya cerca de 25 años.

2.- ¿Cuándo nace tu interés por el aeromodelismo?

Como ya he comentado antes, mi afición por este deporte viene de mi época escolar, pues me gustaba mucho hacer trabajos manuales de todo tipo, en el colegio y en casa, y todo lo que tuviera relación con el modelismo me atraía mucho. En una ocasión, tendría yo unos 10 u 11 años, ocurrió un acontecimiento, para mí extraordinario, que tuvo una importante repercusión en mi vida: ver, por primera vez, un avión dirigido por radio control en las inmediaciones del pueblo. El aparato era de un chico de Ocaña, y dado que desde hacía poco tiempo él salía con una joven de la Guardia, estaba pasando el rato con su avioncito en las afueras del pueblo. Con este chico, a día de hoy sigo teniendo muy buena amistad, pues los dos pertenecemos al mismo club de aeromodelismo, que se llama (Grupo de Aeromodelismo Ocaña). Para mí, ver aquel avioncito en miniatura y volando solo, dirigido desde el suelo, cosa que nunca había visto, fue algo que me dejó muy marcado, y creo que fue desde aquel día cuando nació en mí la gran afición hacia este deporte.

En años sucesivos fueron varios mis intentos de construir algo semejante a aquello que había visto,

con los correspondientes fracasos, pues desconocía totalmente ese mundo y carecía de toda información, materiales, y conocimientos básicos, para que mis intentos tuvieran algún éxito. Fue ya pasados unos cuantos años, allá por mediados de los años 80 cuando empecé a trabajar y a tener cierta autonomía económica, cuando otra vez me empecé a interesar por el tema, me compré el material necesario en tiendas especializadas y construí mi primer avión, el cual todavía conservo.

3.- ¿Podrías explicarnos, de manera general, en que consiste el aeromodelismo y las diferentes categorías que existen?

El aeromodelismo, básicamente, consiste en el diseño, construcción y vuelo de pequeños aviones a escala, imitando el vuelo de los aviones reales. Se define como "el deporte-ciencia por excelencia, porque nos permite construir pequeños aviones reales a una escala reducida y aplicar sobre ellos las leyes aerodinámicas que rigen su vuelo".

La práctica del aeromodelismo reúne en sí misma un conjunto de cualidades que la hacen única en su especie: conocimientos elementales de electrónica, aeronáutica, aerodinámica, motores, conocimientos en el trabajo de la madera, plásticos, metales, interpretación de planos y por si todo esto fuera poco, además te permite disfrutar de tu hobby en la naturaleza y en compañía de los amigos.

Dentro del aeromodelismo se pueden distinguir tres modalidades principales: vuelo libre, vuelo circular y radio control. Intentaré explicarlas para que os hagáis una



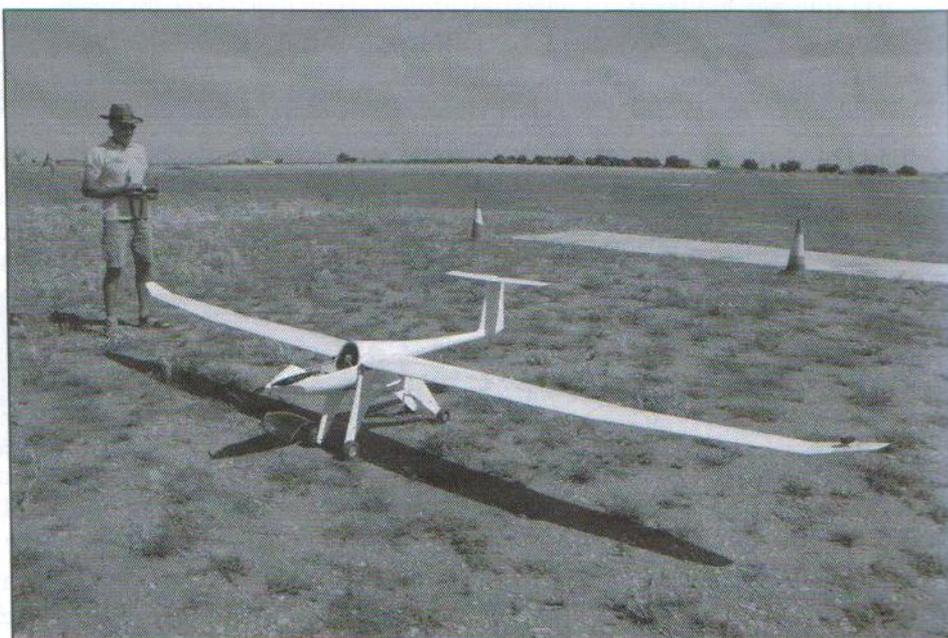
idea de qué significa cada una.

Vuelo libre: Modelos lanzados a mano, o con motor a gomas, o explosión que planean sin control o intervención de su propietario.

Vuelo circular: Modelos que giran alrededor del piloto controlados por éste gracias a un juego de cables. Dentro de esta modalidad encontramos diferentes disciplinas tan

diferentes como la acrobacia (F2B), las maquetas (F4B), las carreras (F2C), la velocidad (F2A) y el combate (F2D).

Radio control (R/C): Es la categoría reina del aeromodelismo. En ella podemos encontrar: maquetas o semimaquetas (según su grado de similitud con respecto al modelo real), acrobáticos, veleros, motoveleros, helicópteros, y reactores. Y cualquier



ingeniero volador que funcione gracias a señales de radio que transmiten órdenes a unos servos que actúan sobre las superficies de control de los modelos. También existen modelos de entrenamiento, diseñados expresamente para el entrenamiento y aprendizaje.

Los sistemas de propulsión más usados en aeromodelismo son: motor a gomas, motor de combustión interna de 2 y 4 tiempos, motores eléctricos, y turbinas.

4.- Una vez introducido en este mundo, tan apasionante y tan poco corriente, ¿Cuándo comienzas a competir?

Fue a principios de los 90 cuando empecé a competir en la modalidad de veleros de radio control (F3JB). En esta modalidad se participa con aviones sin motor lanzados con una goma elástica a una altura considerable y se persigue permanecer el máximo tiempo posible en el aire, aprovechando las corrientes y ascendencias térmicas, y terminar con un aterrizaje de precisión. En esta modalidad gané el campeonato de España en la temporada 1995.

En 1996 comencé a participar en otra modalidad del aeromodelismo, la cual también me apasiona, que son las Maquetas de radio control (F4C), que es una de las categorías más importantes dentro del radio control, y que se basa en la construcción y vuelo de una reproducción exacta de cualquier avión que exista o haya existido, aportando a los jueces la documentación necesaria. En esta ocasión finalicé como primer clasificado el campeonato de Castilla la Mancha de 1996.

Desde entonces hasta hoy, y



siempre que puedo, sigo participando todos los años en ambas modalidades.

5.- Háblanos un poco de cómo es el mundo de la competición en aeromodelismo...

En la mayoría de las modalidades existen competiciones a nivel regional, nacional, y también en algunas de ellas a nivel internacional. De todas las modalidades que existen

en aeromodelismo, una de las más importantes, a nivel nacional y mundial, es la llamada F4C (maquetas de radio control), en la que yo compito desde hace algunos años. Esta modalidad, pese a ser una de las más importantes, atractivas y espectaculares, es también de las que menos participación tienen, debido al alto grado de dificultad y dedicación que conlleva. Se trata de construir a pequeña escala, con todos los detalles



y hacerlo volar, un modelo de avión que exista en la actualidad o que haya existido a lo largo de la historia de la aviación, debiendo aportar, junto con el modelo reproducido, una amplia documentación del modelo original. Los más habituales son aviones de época de la Primera y Segunda Guerras Mundiales, los cuales se conservan aún en museos y colecciones privadas repartidos por todo el mundo, aunque también se ven modelos más modernos y actuales, como cazas de combate propulsados por potentes turbinas de última generación y aviones deportivos.

Una competición de esta categoría se suele realizar durante varios días, dependiendo de la cantidad de concursantes que se presenten. El campeonato consta de dos partes y se deben ajustar a la reglamentación FAI (Federación Internacional Aeronáutica). Una parte es la valoración estática y otra es la prueba de vuelo.

La prueba estática consiste en la valoración, por parte del equipo de jueces, de la fabricación del modelo comparándolo con la documentación del prototipo real que previamente se ha aportado, y que debe estar certificada por el Comité Nacional de Escala, por el constructor del modelo, o por el museo o institución que lo posea. Dicha documentación consiste en: Planos a tres vistas del prototipo, fotografías del modelo reproducido desde varias vistas y muestras de color del modelo original. Con toda esta documentación, los jueces van valorando la fidelidad de la escala y la calidad de construcción, que esta dividida en varios apartados, como son: Precisión de la escala desde varias vistas, color

(precisión y complejidad), marcado, textura de la superficie, calidad de la construcción, y detalles de escala.

La segunda parte es la prueba de vuelo, que consiste en hacer tres mangas de vuelo, en las que hay que hacer cuatro figuras obligatorias para todos los modelos, y cinco figuras opcionales, a gusto del concursante, y que mejor se adapten al tipo de modelo que se presenta. Todo ello bajo la atenta mirada de la parrilla de jueces, que juzgan y puntúan cada maniobra y otros detalles del vuelo como la estabilidad del avión, la suavidad de vuelo, el ruido del motor, etc. En realidad se trata de que el modelo vuele lo más parecido a como lo haría el avión en la realidad. La puntuación final viene dada por la combinación de las puntuaciones de ambas pruebas: estática y vuelo.

6.- Nos han contado que perteneces a algún grupo u organización que trabaja en este ámbito, ¿podrías contarnos qué tipo de labor desarrolláis?

En realidad, todos los aficionados

a este deporte hobby debemos de cumplir unas normas que, no siendo obligatorias, sí son aconsejables por motivos de seguridad, ya que estamos utilizando artefactos voladores, más o menos grandes, que en un momento dado, y por cualquier circunstancia pueden causar algún daño a terceros. Por ello es aconsejable estar federado o poseer una licencia deportiva que incluye un pequeño seguro. Para conseguir esto conviene integrarse en algún club de aeromodelismo de los muchos que existen en Castilla-La Mancha y en España.

Aparte de este motivo también es aconsejable, y no menos importante, integrarse en un club de este tipo, pues a la hora de iniciarse, cuentas con la experiencia y asesoramiento de los componentes del club. Yo concretamente pertenezco a un club que hay en Ocaña y que se llama "Grupo de Aeromodelismo Ocaña", el cual es una asociación deportiva sin ánimo de lucro cuyo único fin es fomentar la práctica y difusión del Aeromodelismo como deporte.

Este club es uno de los más



antiguos de España. Se creó en 1963 y en sus inicios poseía una escuela de acromodelismo para los chavales de la localidad que se querían iniciar en esto. Nuestro club está debidamente inscrito en el Registro de Asociaciones Deportivas de Castilla La Mancha. Estamos adscritos a la Real Federación Aeronáutica Española y a la Federación de Deportes Aéreos de Castilla La Mancha. Tenemos unas instalaciones deportivas propiedad del club y destinadas íntegramente a la práctica de nuestro deporte, en las cuales tenemos dos pistas de hierba y tierra compactada. En estas instalaciones nos reunimos normalmente los domingos y también organizamos algunos campeonatos oficiales de varias modalidades.



cuanto al sponsor, se puede decir que cuento con la gran ayuda de la Federación de Deportes Aéreos de Castilla La Mancha, la cual hasta ahora me subvenciona gran parte de los gastos que ocasionan las salidas a competiciones Regionales, Nacionales, e Internacionales, sin la cual, no hubiera podido asistir a muchos eventos en los que he participado. También en años anteriores, y dependiendo de los resultados obtenidos en las competiciones, me han concedido

alguna beca la Conserjería de Educación y Ciencia de Castilla La Mancha para la preparación técnica de deportistas, pero con esto de los "recortes" ya las han suprimido.

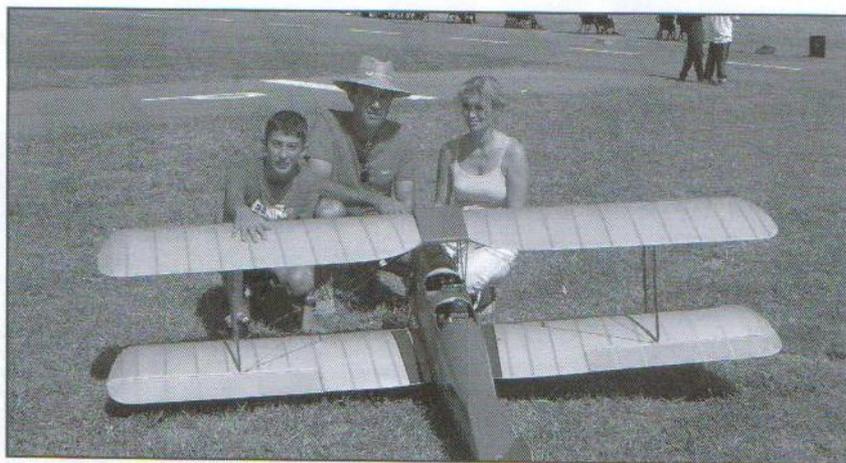
También he colaborado con revistas especializadas, escribiendo artículos sobre los modelos que he construido, los cuales también me han aportado pequeños ingresos, con los que he podido ir financiándome en parte mi afición.

7.- Esta afición es tan poco usual como costosa, si no nos equivocamos. ¿Cuentas con algún tipo de ayuda, sponsor o patrocinio, o te costeas tú todos los gastos?

Como todas las aficiones el aeromodelismo necesita una inversión inicial para la adquisición del material básico, que no es excesiva. Después, solamente exige pequeñas inversiones en repuestos y algún componente adicional. Con el tiempo, y según vas cogiendo experiencia, lo lógico es ir cambiando de modelo e ir mejorando tu equipamiento, pero siempre dependiendo de las limitaciones económicas que tengas. En mi caso concreto tengo gran cantidad de aviones y equipamiento que he ido adquiriendo a lo largo de los años, haciendo pequeños ahorros. En

8.- Después del trabajo y de la





inversión realizada... viene la recompensa, Y ahora no te puedes escapar. Tienes, seguramente, el mayor palmarés de la Guardia. Cuéntanos cómo y dónde has conseguido algunos de tus premios en competiciones de aeromodelismo. No conocemos ninguna, así que puedes empezar por ahí.

Bueno, no soy alguien a quien le guste reconocerse los méritos, así que lo mejor será que os deje mi currículum deportivo. En él aparecen los premios que he conseguido en distintos campeonatos desde que empecé en 1995. Ha habido algún año en el que, por circunstancias diversas, no he podido competir, pero la mayoría de los años he procurado no faltar a las citas.

9.- Construir un avión no debe ser fácil. Cuando empiezas a trabajar en un modelo, ¿qué criterios sigues a la hora de elegir un avión? ¿Qué te lleva a fabricar un modelo y no otro?

Hoy en día existen infinidad de modelos para la práctica del aeromodelismo y varias opciones de construcción, dependiendo únicamente de nosotros la elección.

Existen modelos de aprendizaje que vienen prácticamente terminados, a falta de instalar el equipo de radio y el motor. Otra opción son los kits de montaje, que requieren un poco más de tiempo y conocimiento, pues únicamente traen las piezas necesarias troqueladas en madera, y hay que ir montando el modelo poco a poco, siguiendo unas instrucciones de montaje o un plano. También podemos partir de un plano a escala del modelo que queramos y, desde cero, ir fabricando todas las piezas necesarias en distintos materiales como: maderas de balsa, contrachapado, fibra de vidrio y algunos metales, aunque para esta opción, se requiere cierta experiencia y conocimientos en la construcción y en la interpretación de un plano.

En mi caso, el criterio para elegir un avión determinado depende del fin para el que vaya a ser utilizado. Si es para un uso habitual y de diversión personal, elijo modelos que me atraen por alguna cualidad de vuelo o estética, o simplemente por el capricho y la curiosidad de volar modelos con comportamientos diferentes. Otra cosa es si el avión es para utilizarlo en la competición, más concretamente, en la modalidad de maquetas de radiocontrol. En este caso, la elección es más complicada y son varios factores los que deben de

tenerse en cuenta a la hora de elegir un modelo. En primer lugar debe ser un avión que, por su estética, me atraiga personalmente. También ha de tenerse en cuenta la facilidad para localizar el sitio donde se encuentra el modelo concreto a escala real que queremos reproducir, ya sea en un museo, en algún aeródromo o en alguna colección privada. Esto es fundamental, pues antes de empezar a construir dicho modelo, que normalmente es a partir de un plano a escala definitiva o de kits de montaje, nos conviene tener ya toda la información y documentación de dicho modelo: fotografías, trípticos a tres vistas y muestras de color, para así ir dando forma al modelo, y siempre teniendo como referencia el prototipo real.

10.- ¿Cuánto tiempo necesitas, aproximadamente, desde que comienzas a diseñar un avión hasta que lo pones en funcionamiento?

El tiempo que se emplea para la construcción de un modelo es muy variable. Dependiendo del tipo de modelo que sea puede ir desde unas semanas, si se trata de un kit de montaje de un modelo de aprendizaje, a unos meses si es un modelo más complejo en el que hay que fabricar algún componente. Pero incluso puede llevar años de trabajo si es un modelo dedicado expresamente para la competición.

En mi caso, el tiempo máximo que he empleado para la construcción de un modelo ha sido de dos años, aproximadamente, con una dedicación variable, dependiendo del tiempo libre que tuviera. En total, unas 3000 horas de trabajo dedicadas exclusivamente a la construcción de un avión con el que asisto a las competiciones de la modalidad de

Temporada 1995

* Campeonato de España modalidad.
F3JB **1º clasificado**

Temporada 1996

* Campeonato de España modalidad.
F3JB **1º clasificado**
* Campeonato de Castilla la Mancha modalidad
F4C **1º clasificado**

Temporada 1997

* Campeonato de Castilla la Mancha modalidad
F4C **1º clasificado**
* Campeonato de España modalidad.
F3JB **1º clasificado**

Temporada 1998

* Campeonato de España modalidad.
F3JB **3º clasificado**

Temporada 1999

* Campeonato de Castilla La Mancha modalidad.
F4C **1º clasificado**

Temporada 2000

* Campeonato de España modalidad
F4C **3º clasificado**
* Campeonato de Castilla la Mancha modalidad
F4C **1º clasificado**
* Campeonato de España modalidad
F3JB **1º clasificado**

Temporada 2001

* Campeonato de España modalidad
F4C **3º clasificado**
* Campeonato de Castilla la Mancha modalidad
F4C **1º clasificado**
* Campeonato de España modalidad
F3JB **3º clasificado**

Temporada 2002

* Campeonato de Castilla la Mancha modalidad
F4C **1º clasificado**
* Representante de España en el campeonato del
Mundo modalidad F4C. Celebrado en Canadá.

Temporada 2003

* Campeonato de Castilla la Mancha modalidad
F4C **1º clasificado**

Temporada 2004

* Campeonato de España modalidad
F4C **1º clasificado**
* Campeonato de España modalidad
F3JB **2º clasificado**
* Miembro del equipo Español en el Campeonato
de Europa modalidad F4C. Celebrado en Portugal
ocupando la 13ª posición.

Distinciones

Premiado por la Diputación de Toledo, en la gala
del deporte, como deportista mejor clasificado en
los campeonatos de España de la temporada 2004,
en la modalidad de deportes aéreos.

Temporada 2005

* Campeonato de España modalidad
F4C **1º clasificado**
* Campeonato de Castilla la Mancha modalidad
F4C **1º clasificado**
* **Medalla de bronce** al merito deportivo 2004.
Por la Consejería de Educación y Ciencia de
Castilla – La Mancha

Temporada 2006

* Campeonato de Castilla la Mancha modalidad
F4C **1º clasificado**
* Liga regional modalidad
F3JB **1º clasificado**

Temporada 2007

* Campeonato de España modalidad
F4C **2º clasificado**
* Campeonato de España modalidad
F3JB **4º clasificado**
* Liga regional modalidad F3JB
2º clasificado

Temporada 2008

* Campeonato de España modalidad
F4C **2º clasificado**
* Campeonato de Castilla la Mancha modalidad
F4C **1º clasificado**
* Campeonato de España modalidad
F3JB **1º clasificado**

Temporada 2009

* Campeonato de Castilla la Mancha modalidad
F4C **2º clasificado**
* Campeonato de España modalidad
F3JB **3º clasificado**

Temporada 2010

* Campeonato de España modalidad
F4C **1º clasificado**
* Campeonato de Castilla la Mancha modalidad
F4C **1º clasificado**
* Campeonato de España modalidad F3JB
1º clasificado
* Liga regional modalidad
F3JB **2º clasificado**

Temporada 2011

* Campeonato de España modalidad
F3JB **2º clasificado**

Distinciones

* Premiado por la diputación de Toledo, en la gala
del deporte, como deportista mejor clasificado en
los campeonatos de España de la temporada 2010,
en la modalidad de deportes aéreos.

maquetas de radio control F4C. En este modelo concreto partía únicamente de un plano al que tuve que hacer algunas modificaciones en su diseño, para ajustarlo al máximo en todos sus parámetros al prototipo real, del cual ya había recopilado la documentación necesaria. Éste lo tenía localizado en un museo de Alemania, con el que me tuve que poner en contacto para que me certificaran la documentación que yo poseía. Con dicha documentación y con el plano ya preparado a la escala apropiada hubo que fabricar todas las piezas y mecanismos que lo componen, utilizando materiales tan variados como: maderas de distintos

tipos, fibra de vidrio, hierro, latón, etc., así como mini tortillería y herrajes a escala para dar un efecto realista, pues se trata de un modelo de época, que fue construido a principios de los años 30 como avión de adiestramiento militar para la Royal Air Force.

Aunque hayan sido muchas horas de dedicación, cuando ves terminado el trabajo y lo pones en vuelo, la satisfacción que te produce es tan grande, que compensa el esfuerzo realizado.

11.- Estos aviones no son pequeños, ¿dispones de algún taller

o pequeño almacén en el que trabajar y guardar las piezas?

Aunque tengo aviones de distintos tamaños, que van desde 50 centímetros de envergadura y 600 gramos de peso, hasta 4,5 metros de envergadura y unos 8 kilos de peso, su almacenamiento no es muy complicado, pues se desmontan en varias partes, para un mejor transporte y almacenaje. En casa dispongo de una habitación que utilizo exclusivamente como taller y almacén de todos los modelos que poseo, que ya empiezan a ser bastantes (15 o 16 modelos entre aviones y helicópteros). Este espacio se me



queda un poco pequeño, por lo que todo debe estar perfectamente colocado.

12.- Nos gusta terminar nuestra entrevista cediendo un espacio en blanco a nuestro protagonista para que pueda dirigirse a los lectores de este "Balcón". Quizá, tras tus palabras, pueda seguir algún otro aficionado, sobretodo, entre los más jóvenes. Tienes la última palabra.

Bueno, ya que me dais esta oportunidad, me gustaría que esta

entrevista sirviera para dar a conocer y entender un poco más este "deporte-hobby" tan poco conocido, pero con miles de aficionados por todo el mundo. Para dar prueba de ello, sólo tenéis que atender a la cantidad de eventos deportivos relacionados con el aeromodelismo que se desarrollan a nivel nacional y mundial, como exhibiciones, concentraciones y competiciones de todo tipo.

Habría muchos motivos por los que recomendar el aeromodelismo en

cualquiera de sus modalidades como afición. Por ejemplo: el entretenimiento ilimitado y la ocupación del tiempo libre, la satisfacción personal que te produce cuando consigues poner en vuelo un modelo que tú has construido y ajustado, y seguro que en tu imaginación ya has visto volar. También puede hacer aparecer en ti habilidades manuales y técnicas que desconocías que pudieras tener, o te pudieran interesar, como la pintura y decoración, electricidad y electrónica, mecánica, etc, pues todos estos campos se tocan, en mayor o menor medida, una vez que estas metido en este apasionante mundo.

Por ultimo, me gustaría agradecer a esta revista y a sus responsables que hayan puesto interés en este tema, porque con ello se fomentan otras aficiones y formas de ocupar el tiempo libre, distintas a las habituales, que estoy seguro que en muchas ocasiones no se practican porque no se conocen lo suficiente.

LOS PRIMOS

PINTURA Y DECORACION

**TODO TIPO DE APLICACIONES
EN PINTURA Y MONTAJE DE TARIMA**

Agustín 667 64 03 58

C/ Mayor, 40 NOBLEJAS (TO)

Cándido 615 55 69 44

C/ Don Pedro Rico, 24 LA GUARDIA (TO)

