

CÁSTOR FANTOBA LERENDEGUI

CAMPEÓN
DE ESPAÑA
ABSOLUTO
DE VUELO
ACROBÁTICO

“La primera vez que volé solo, empecé a gritar exultante como un tonto y no paré hasta que bajé”



El sangüesino Cástor Fantoba, fotografiado en el interior de la cabina de su avión en plena acrobacia.

S e puede muy bien decir de Cástor Fantoba Lerendegui (Sangüesa, 1966) se pasa media vida en las nubes sin por ello pensar que está en Babia. Ocurre que para Fantoba su trabajo (Comandante de Boeing en una línea de carga) y su ocio (piloto de vuelo acrobático) coinciden justamente en el cielo y del cielo le ha llovido recientemente su último palmarés entre los muchos que posee: Campeón de España Absoluto de Vuelo Acrobático 2012, un acontecimiento que se disputó a finales de mayo en el Aeropuerto de Lérida-Alguaire. Fantoba obtuvo la medalla de oro, con una puntuación superior al 70% en la suma de los vuelos reglamentarios seguido de los pilotos Anselmo Gámez y Juan Velarde, un podio compuesto por los tres pilotos más internacionales del panorama acrobático español ya que entre los tres acumulan más de 25 medallas internacionales en menos de una década.

¿Cómo llegó un chico de Sangüesa a campeón acrobático? Quizás en su familia hubo alguien...

¡Qué va! Mi bisabuelo era carpintero en Tiermas, mi abuelo colchonero en Sangüesa y mi padre trabajaba en Papelera Navarra de mecánico. Y en cuanto a las mujeres que rodearon desde niño mi vida, mi abuela, mi madre y mi tía, todas fueron peluqueras. Yo procedo por tanto de una familia de *currantes* muy centrados en su trabajo y convencidos de que para sacar

adelante su familia no había otra que *currar, currar y currar*.

Lo consiguieron: usted es ingeniero aeronáutico y su hermano ingeniero industrial. Así es. Mis padres tuvieron muy claro que tenían que mandar a sus hijos a un colegio en condiciones y se partieron la espalda para mandar a sus hijos a Lekaroz. Allí estudié hasta COU y de aquel colegio guardo un magnífico recuerdo, amargado, eso sí, por su cierre. No entiendo cómo un colegio centenario con esa raigambre puede dejarse perder. Seguramente los ex colegiales no tuvimos la valentía de echarnos adelante y quedarnos con el control de la institución para mantenerla viva y devolver a la siguiente generación lo que nosotros recibimos. Creo que todos vemos con pena esa ocasión perdida.

¿Y por qué piloto?

Yo tenía más facilidad para lo técnico y pedí el ingreso en la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos de Madrid. Pensé que aquello sería fácil porque en Lekaroz nunca había suspendido y durante todos los cursos estuve en el cuadro de honor de estudios. Pero la Ingeniería Superior se me resistió: estuve tres años intentando ingresar y eso fue muy frustrante para mí. Es cierto que mientras me estuve preparando para la piloto militar en la Academia General del Aire pero aquella desilusión me forzó a pasar a Ingeniería técnica y diversificar mis estudios como piloto privado. Según avanzaba en Ingeniería y en los estudios

de piloto más cuenta me daba de cómo me alejaba de la primera y cómo me acercaba a lo segundo aunque reconozco que salí con una carrera técnica que me ha ayudado a pensar tras todo este menudeo de actividades.

¿Y se centró?

Conseguí la titulación de piloto comercial y empecé a trabajar como piloto haciendo de todo: tirando paracaidistas, dibujando en el cielo escritura con humo, tirando carteles publicitarios, fumigando, trabajos de extinción de incendios... todo lo inimaginable que se puede hacer con un avión yo lo he hecho.

¿Apagar fuegos es peligroso?

Más para los bomberos forestales que lo apagan desde tierra que para nosotros desde el aire. Lo único que hacemos es prepararles el camino para que esos 3.000 metros de agua que le echamos dejen el incendio latente y ellos puedan entrar a apagarlo. Sin nuestro trabajo ellos no podrían entrar, pero si no entran, nuestro trabajo sería inútil porque cinco minutos más tarde el fuego volvería a renacer.

Será como volar sobre el infierno...

Algo así. Entre el calor que es enorme, el olor a madera quemada que se te mete dentro, las fuertes turbulencias que te zarandean, la falta de visibilidad... y encima que vuelas a más de 300 km por hora y sin que nadie pueda advertirte por dónde tienes que salir para no darte de bruces con una montaña. Sí, realmente impresiona.

Lo de arrastrar una pancarta debió resultarle pan comido

A veces sucedían cosas... Un verano trabajé arrastrando un cartel que decía algo así como “¡Rumasa, veintitantos años sin solución!”. Me contrataron bajar de Gerona a Huelva por las playas para pasar a Palma donde se celebraba la regata del rey. Al llegar a Castellón nos pasan un aviso que decía que había que evitar Benicasim porque estaba veraneando Aznar. Evitamos el pueblo pero al incorporarnos a la playa vemos justo que lo hacemos en un paraje donde había varios jeeps y lanchas de la guardia civil... ¡Era justo la finca donde estaba Aznar! Cuando aterrizamos teníamos un “amable” sargento de la guardia civil que nos hizo un interrogatorio sumárisimo y nos pidió todos los papeles del mundo. Al salir hacia Palma y ya nos indicaron que ni se nos ocurriese pasar por encima de la regata del rey. “Ya la habéis montado bien por hoy”, nos increparon.

Los letreros con humo son más románticos, ¿no? ¿Les tocó escribir algún “Pepi, te quiero” de un novio enamorado como sale en las pelis rosas?

Si tienes en cuenta que cada palabra costaba 250.000 pesas de entonces, mucha novia tiene que valer eso. No. Con humo trabajamos para una empresa de licores malagueña y para otra de pacharanes y nos hartamos de escribir sus nombres en el cielo. Otra vez nos contrataron para escribir el nombre de un fabricante de motos

El sangüesino Cástor Fantoba ha hecho prácticamente de todo en el cielo. Desde tirar paracaidistas a trabajar extinguiendo incendios, pasando por dibujar palabras con humo, fumigar o arrastrar carteles con mensajes publicitarios y hasta reivindicativos. En la actualidad es piloto de línea dentro de una compañía carguera, pero su nombre trasciende a nivel nacional e internacional cuando, a bordo de su avión, se marca unas maniobras imposibles y unas piruetas que dejan con la boca abierta a quien mira en tierra.

TEXTOS **MARÍA ANTONIA ESTÉVEZ**
FOTOS **CEDIDAS**

encima del circuito de motos GP, y entonces no tenía ni idea del mundo de las motos; ahora sí porque hacemos exhibiciones en todos los grandes premios de moto GP y moto 2. Cuando estaba en el aire, el patrocinador me pidió que escribiera el nombre del ganador, un japonés que se llamaba Josi Harala. Y fui directo a escribirlo. Ojo: en el cielo hay que escribir al revés para que abajo se lea al derecho, como los linotipistas de los periódicos de antes, así que cuando llegué a la a y seguí para el nombre me gritan que es con h... A todo correr giro mi avión y trazo dos palos y otro horizontal, ¡ufff, menos mal! Salió una h perfecta.

¿Cuándo dejó de picotear publicidades por los cielos?

Me ganaba la vida con eso hasta que un amigo me avisó de las pruebas que hacía una compañía chárter de transporte de mercancías con base en Tenerife. En el 2007 me cambié a otra compañía con base en Madrid donde tenía mi casa familiar con mi mujer. Ya era comandante de vuelo.



El avión de Fantoba vuela sobre un coche.

Lo bueno que tenía era que los vuelos eran largos y en doce días había sacado las máximas horas de vuelos permitidas con lo que podía seguir practicando vuelo acrobático.

¿Cómo y por qué se acercó al vuelo acrobático?

Por seguridad. En el 94 ya era piloto privado, terminaba la carrera de ingeniería técnica aeronáutica y tenía el título de piloto privado. Pensaba, y es cierto, que el vuelo acrobático es una manera de saber más sobre el vuelo, así que en cuando un amigo me llevo a un curso de acrobacia no lo dudé. Aquel día fue el comienzo de todo. Como ya tenía ingresos fijos, compré una pequeña participación en un avión acrobático y poco a poco pasé de un avión básico a otro algo más avanzado y luego otro superior.

¿Pero cómo fue la primera vez que voló sólo en un avión?

Jamás lo olvidaré. Yo tenía entonces 28 años y volaba con un instructor en el aeropuerto madrileño de Cuatro Vientos. Habíamos volado 20 horas de entrenamiento en una Piper PA-38 Tomahawk, un cacharro inmundito pequeño, incómodo, caliente... pero le tengo cariño. Y un día, por sorpresa, el instructor me dijo al aterrizar: "No te bajes que ahora vas a salir tú solo y vas a hacer dos despegues y dos aterrizajes" ¡Que pavor! ¡Y qué ilusión!. Que mezcla de quiero, porque claro tú estás deseando volar, y de miedo: ¿solo?, me decía, y si

pasa algo, estaba preparado, sí, pero un imprevisto que en tierra se soluciona, en el aire... Total, que despegué y al verme allá arriba, yo solo en esa inmensidad, empecé a gritar exultante como un tonto y no pare hasta que bajé.

¿Alguna vez pasó algo?

Sí. No en mi Boeing de carga sino con el de vuelo acrobático.

Claro. Con tanta cabriola...

No. No no va por ahí. El vuelo acrobático es muy seguro, los mínimos de altura con los que trabajamos están muy pensados y es muy difícil que pase algo. Estamos muy bien preparados y los aviones también. Lo peligroso son los vuelos de posicionamiento que hacemos con los aviones acrobáticos, ese es el problema. Si nos dicen que va a haber un campeonato por ejemplo como este año en Eslovaquia, una semana antes nos vamos para allá con nuestro avión porque los costes y el tiempo de transportarlo en otro medio (tienes que desmontar el avión, meterlo en un contenedor, volverlo a montar...) te

llevan un mes y mucho dinero así que es más fácil ir con el avión al sitio. El problema es que esos aviones pequeños no están preparados para volar con mal tiempo o cuando no hay visibilidad, carecen de condiciones instrumentales así que aunque te miras y remiras las condiciones

meteorológicas antes de salir, la meteorología es la que es y las sorpresas abundan.

¿Usted tuvo sorpresas?

Hace dos años tuvimos el Campeonato Europeo en la República Checa. Coincidió que el mismo día se mató en accidente un amigo mío miembro del equipo nacional y quieras que no, y aunque intenté apartar ese pensamiento, yo salí muy afectado. Hicimos un primer salto a Girona, luego a Lyon y de ahí saltamos a un campito del sur de Alemania. El motor tiraba algo de aceite, nada grave, pero al subir note que teníamos problemas en una magneto. Veamos: los coches distribuyen la chispa por el delco, nosotros tenemos dos delcos que llevan el encendido a dos bujías por cilindro, con lo que si una falla, tenemos otra disponible. El mecánico del campo no pudo encontrarnos repuesto pero pensé que podría continuar, que si fallaba uno estaría el otro magneto de suplente, y en nuestro destino sí teníamos mecánicos y amigos con aviones como le nuestro que nos podrían ayudar con repuestos.

¿Y qué ocurrió?

A los 20 minutos de despegar aquello empezó a toser y la magneto se murió. Lo peor fue que la otra empezó a fallar y el avión empezó a hacer cosas más raras de las que yo esperaba así que hicimos como pudimos un aterrizaje en un campito de vuelo a vela con viento en cola tan fuerte que nos costó diez minutos entrar. Fueron los diez minutos peores de mi vida.



"El vuelo acrobático es muy seguro, los mínimos de altura están muy pensados y es muy difícil que pase algo. Estamos muy bien preparados y los aviones también"

"Un verano trabajé arrastrando un cartel que decía 'Rumasa, veintitantos años sin solución'. Me contrataron bajar de Gerona a Huelva por las playas y pasar a Palma, donde se celebraba la regata del rey"

EL TEST

Los alisios o la temible tramontana

Una aurora boreal o los múltiples arco iris del Caribe

Tebeo "Hazañas bélicas" o película "Vuelo nocturno"

La montaña rusa o los autos de choques

El desierto o **Siberia** vistos desde el cielo

Las montañas de Groenlandia o los Andes

DNI

■ **Cástor Fantoba Lerendegui.**

Sangüesa, 1966. Ingeniero Técnico Aeronáutico por la Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica Aeronáutica de la Universidad Politécnica de Madrid. Obtiene su título de Piloto Privado en 1990. Actualmente es comandante de Boeing 737, 757 y 767. Ha sido piloto agroforestal y piloto acrobático. Tiene experiencia en diversos trabajos aéreos como arrastre de cartel, escritura con humo, fumigación y finalmente extinción de incendios. Es instructor de vuelo acrobático y fundador de la empresa Unlimited Acrobatics. Está casado con la norteamericana Alejandra Moore, que como todos los y las consortes navarras es más foral que su pareja. Ha obtenido diversos premios. En el año 96 consigue la medalla de plata en categoría Intermedio. En el 99 es subcampeón absoluto de España y en 2000, campeón de España absoluto. En 2006, subcampeón del Campeonato de Europa de Vuelo Acrobático por Equipos. En 2007, medalla de plata por equipos, Campeonato del Mundo de Vuelo Acrobático (Granada, España). En 2008, subcampeón del FAI Grand Prix de Motegi, Japón. En 2009, vencedor del Campeonato de España de Vuelo Acrobático, categoría ilimitado y campeón ilimitado, Copa triangular de vuelo acrobático. En 2011, 5º mejor piloto del mundo (4º en la general masculina), Campeonato del Mundo de Vuelo Acrobático (Foligno, Italia) y subcampeón en la modalidad de freestyle en el mismo Mundial. Acaba de conseguir de nuevo el campeonato de España Absoluto de Vuelo Acrobático.

"Mi mujer y yo no tenemos casa, pero sí cuatro aviones"

¿Cómo se desarrolla un campeonato de vuelo acrobático?

Es muy parecido al patinaje artístico, un deporte en el que la puntuación es muy subjetiva. Aquí, un grupo de diez jueces decide si lo que haces es correcto o no. Hay dos especialidades: el clásico y el estilo libre. En el clásico se vuelan programas geométricos que vas dibujando en la altura. En los europeos y mundiales te dan uno con un año de tiempo para que lo estudies y dos más 24 horas antes de volar. Las líneas de esos programas van de un punto a otro y en medio tienes que rotar el avión para seguir la misma línea que traías hasta llegar al punto en el que inicias una nueva línea trazando en cada cambio de dirección el mismo angular. Los jueces juzgan que las líneas sean perfectamente horizontales y si tu vas subiendo un poquito entre 0 y 5 grados, te quitan un punto de los diez con que has empezado en ejercicio, y cuando haces un tonel, como llamamos nosotros al giro con el avión, debes volver justo a la misma línea que llevabas. Cinco grados más, es un punto, diez, dos...

¿Y los jueces desde abajo pueden percibir los errores?

Estos jueces te pueden decir más o menos 25 metros a qué altura estás a ojo y te pueden decir perfectamente que te has ido 5 o 10 grados. Asusta lo que ven. Un día yo estornudé en plena línea horizontal, fue un instante y yo juraría que ni me había movido pero al bajar uno de los jueces me dijo: "¿pero qué te ha pasado en esta figura? Ibas perfecto y de repente hubo algo...". "Estornudé", repliqué. "Qué pena, un punto menos".

El vuelo libre es lo que más le gusta a la gente.

Claro, porque lo hacemos con música, con humo, inventamos figuras...

¿Y cómo lo preparan?

Cada cual tiene sus tics para hacerlo. Yo me voy al lado de mi avión, marco una caja en el suelo que es el área en que volamos en un kilómetro por un kilómetro, cierro los ojos y me muevo marcando cada figura que quiero hacer en el aire y sintiendo cada movimiento. Lo repito diez, cien veces, lo necesario para memorizarlo. El vuelo libre es mucho más estético: la gente ve que vas cayendo y cayendo entre una nube de humo y comienzas a dar vueltas en la caída y cuando todo el mundo piensa que irremediablemente estás perdido, *tac*, te paras en seco apuntando al suelo y cuando parece que va a salir, sales boca abajo. Impresionas a la gente haciendo cosas que no se espera. Juegas mucho con el punto de vista de los que están en tierra. Cuantas veces me han preguntado cómo hago para que la cola del avión pase ante el motor una y otra vez... No pasa por delante evidentemente, pero me sitúo en un punto en el que a ti, que lo estás viendo desde abajo, sí te parece que pasa. Juegas mucho con la perspectiva, el punto de vista, el humo, la música... Es como la coreografía de un ballet.

Su avión, su avión: habla de él como de un hijo. Cuéntenos.

Mi mujer y yo no tenemos casa pero tenemos cuatro aviones. Me explico, no te vayas a creer que esto de los vuelos le hace a uno millonario porque lo primero que has de saber es que los campeonatos de el vuelo acrobático no reparten ni un euro.

¿Entonces, de qué vive?

Soy piloto de línea y ahora estoy en una compañía carguera. Volamos con Boeing 757 y 767 y transportamos carga por todo el mundo. Y es fantástico porque terminas de cargar, cierras la puerta y nadie se queja. No hay una azafata que te diga: "comandante tenemos un pasajero *malito*, otro violento...".