



Juan Velarde, acróbata del aire

Elena de la Cal

Acaba de finalizar la temporada en la Red Bull Air Race pero ya piensa en cómo mejorar en la próxima edición. Actualmente es el único piloto español que compite en la "Primera División" de la conocida como Fórmula 1 del aire. Con la máxima de aprender de los errores, no descansa y ya se plantea las líneas de trabajo que le lleven a superar sus marcas en esta competición. Es piloto de vuelo acrobático y piloto de líneas aéreas. Piloto de competición y de profesión. Piloto de aviones históricos cuando sus obligaciones se lo permiten. Piloto desde que veía a su padre salir de casa con el uniforme. Hablamos con Juan Velarde, por encima de todo, piloto.

Charlamos con Juan Velarde tras la última carrera de la temporada en Las Vegas. Finaliza en el décimo primer puesto de la clasificación general de una competición liderada por el alemán Matthias Dolderer.

- ¿Cuál es el balance que haces de esta temporada en la Red Bull Air Race?

Creo que ha sido bastante buena. Es mi segunda temporada en la Master Class y estamos evolucionando bien. Cuando digo estamos me refiero a todo el equipo. Hemos tenido momentos muy buenos en toda la temporada, hemos quedado primeros tanto en entrenamientos libres como en la *quali* y en la primera ronda de carrera, pero también he cometido errores que no me han permitido estar en cabeza en la carrera. Balance positivo pero con muchas cosas por mejorar y con la vista ya puesta en el año que viene.

- ¿En qué aspectos crees que debes mejorar para la próxima temporada?

Tenemos que empezar a trabajar ya porque la primera carrera va a ser en febrero. En el equipo nos planteamos tres frentes. Uno es la mejora del avión, aunque tenemos un avión competitivo siempre se puede mejorar. Estamos desarrollando con varios ingenieros aquí en España mejoras aerodinámicas. Por otro lado, un tema fundamental es todo el análisis de telemetría y datos de rendimiento del motor. Como equipo tenemos que desarrollar nuestras propias herramientas que nos permitan sacar el máximo provecho tanto al avión como a mi propio vuelo, ya que el director táctico me dice por dónde tengo que trazar. Por último, yo personalmente. Durante el invierno me ocupo de mi estado físico y para el año que viene tengo que cambiar mi manera de enfocar las carreras para cometer menos errores.

- Por tus palabras y, a pesar de lo que pueda parecer, es un trabajo de equipo.

Este es un deporte que, en principio parece individual porque vamos solos en el avión- se trata de aviones monoplaza y la cara visible es sólo el piloto- pero el trabajo de equipo que hay detrás es absolutamente fundamental. A las carreras nos desplazamos cuatro personas: el mecánico que se encarga de montar y desmontar el avión para los traslados y mantenerlo en condiciones óptimas para el vuelo, un coordinador que se encarga de toda la logística y organización del equipo durante las carreras, el director técnico que lleva el desarrollo de herramientas de análisis de telemetría y análisis de datos de motor y yo. Además, trabajamos aquí en España con dos ingenieros y últimamente con un tercero para las mejoras aerodinámicas.

- ¿Cómo entraste a competir en la Air Bull Air Race?

Hay un requisito indispensable que es tener bastante experiencia en vuelo acrobático. Yo he estado compitiendo una década a nivel internacional en el Equipo Español de Vuelo Acrobático antes de dar este salto. Me llamaron en 2013 para hacer unas pruebas en Eslovenia. Estuve una semana volando y realizando pruebas psicológicas y psicotécnicas. De varios pilotos que estábamos allí seleccionaron a tres. De allí salté a la categoría de iniciación, la Challenger Cup, donde estuve compitiendo un año. Nos seleccionaron al francés François Le Vot, Campeón del Mundo de vuelo acrobático, y a mí para dar este paso a la categoría reina.



- ¿Qué cualidades crees que debe tener un piloto para realizar este tipo de vuelos?

Como toda actividad deportiva compleja es cuestión de entrenamiento fundamentalmente. Un piloto tiene que tener unas cualidades mínimas de orientación espacial y condiciones físico-técnicas. A partir de ahí es todo cuestión de tesón y trabajo duro; de ser tozudo, tener fuerza de voluntad, entrenar y tener instinto de superación. Ser perfeccionista, querer hacerlo mejor y aprender.





- ¿Qué tipo de entrenamiento realizas?

El problema en la Air Bull Air Race es que no tenemos demasiado acceso al avión, ya que está viajando por todo el mundo prácticamente toda la temporada. Tengo otro avión de vuelo acrobático que está basado en Madrid que es el que he utilizado para competición todos estos años y, aunque la disciplina de vuelo es muy diferente, me permite mantenerme físicamente activo, sobre todo para entrenar la tolerancia a los G's que es un aspecto muy importante en este tipo de vuelo. Además, tengo que tener una buena forma física, sobre todo en el aspecto cardiovascular precisamente para paliar las consecuencias de los G's en el organismo. Es una combinación de entrenamiento físico y de vuelo acrobático.

- En un vuelo de líneas aéreas la seguridad del vuelo es el objetivo principal de la operación. Viendo las espectaculares imágenes de la competición puede parecer que voláis al filo. ¿Cuál es la gestión de la seguridad que se realiza en estas operaciones?

La seguridad es la prioridad absoluta en este tipo de competiciones, para nada ponemos en riesgo nuestra vida o la de los espectadores por conseguir un resultado deportivo o por dar espectáculo. En los *briefings* que tenemos todos los días el primer punto es la seguridad. Yo personalmente sigo los mismos patrones de trabajo que cuando vuelo en Iberia; funciono a base de procedimientos para minimizar los errores que pueda cometer, que se queden ahí y que no tengan consecuencias más graves. En cada despegue que hago sé que estoy hacien-

do una actividad de riesgo pero cuanto más analizo ese riesgo y más lo estudio, más me alejo de él. Todos los profesionales que nos dedicamos al vuelo de competición somos muy conscientes de lo que estamos manejando. El margen de seguridad es muy amplio, mucho más de lo que pueda parecer desde fuera.

- ¿Cómo compatibilizas estas dos facetas: la de piloto de competición y de líneas aéreas? Supongo que las sensaciones en el vuelo serán completamente diferentes.

Volar un avión es volar un avión. Estás manejando una máquina que se comporta en el aire de acuerdo a una serie de leyes de la física y de la aerodinámica, es lo mismo que vuelas un ultraligero, un planeador o un Jumbo. Eso sí, las sensaciones que te aporta un tipo de avión u otro no tienen absolutamente nada que ver. Un avión de competición pesa 600 kilos y el Airbus 330 que vuelo pesa 240 toneladas. Son aviaciones muy diferentes pero que se complementan. En el vuelo de competición básicamente volamos por sensaciones, por sentimientos, a mí no me hace falta prácticamente ver los instrumentos del avión. Sé perfectamente a qué velocidad estoy volando por la posición que tengo de los controles de vuelo y durante la carrera ni miramos dentro de la cabina, sólo vuelas por referencias exteriores y por tu propio sentimiento. En el vuelo de línea aérea los aviones cada vez te transmiten menos sensaciones y te basas en el manejo de la tecnología, en procedimientos, en las medidas de seguridad y en la gestión de

los sistemas. Cada tipo de aviación me aporta una cosa distinta pero que se complementan muy bien.

- También vuelas aviones históricos en las exhibiciones de la Fundación Infante de Orleans.

Voy a la FIO desde que tenía dieciséis años y cuando el calendario me lo permite también vuelo estas aeronaves. Son aviones muy bien mantenidos pero muy antiguos, con mecánicas bastante limitadas. Transmiten sensaciones muy bonitas. Me siento absolutamente privilegiado por poder volar estos aviones pero tienes que saber muy bien lo que estás manejando. La Fundación cuida la mecánica muchísimo para cumplir su función de preservar los aviones en vuelo, que es el patrimonio histórico aeronáutico español.

- Con varias medallas de oro, plata y bronce en los Campeonatos Nacionales de vuelo acrobático y en competiciones internacionales, ¿te queda algo por conseguir? ¿Qué retos te planteas en el futuro?

Siempre quedan cosas por conseguir y más en una disciplina como esta en la que siempre puedes mejorar, siempre puedes aprender cosas nuevas y siempre hay algo que pulir. Después de tantos años haciendo vuelo acrobático he empezado una etapa nueva en la Red Bull Air Race que es una disciplina totalmente diferente, tiene aspectos en común pero básicamente

Más de una década compitiendo

Juan Velarde (Madrid, 1974) sonríe cuando se le pregunta si alguna vez pasó por su cabeza dedicarse a otra profesión que no fuese la de piloto. La respuesta es no. Comenzó a volar planeadores con 15 años e hizo su primer vuelo solo al cumplir 16.

Compagina la competición con su trabajo como Comandante de A330 en la compañía Iberia.

Posee alrededor de 13.000 horas de vuelo como piloto comercial y cerca de 2.500 en vuelo acrobático. Comenzó en la acrobacia aérea en 1999 donde ha competido en los Campeonatos Mundiales y Europeos entre 2004 y 2011, contribuyendo a ganar la medalla de plata por equipos para España en el Campeonato Mundial de Acrobacia 2007 y la de plata y bronce por equipos en los Campeonatos de Europa 2006, 2008 y 2014.

En 2010 se convirtió en Campeón Nacional absoluto de vuelo acrobático. En su palmarés además se acumulan dos medallas de oro, cuatro de plata y una de bronce en Campeonatos de España.

es un deporte nuevo. Es precioso. Estoy aprendiendo otra vez a volar de una manera diferente, la técnica de vuelo es distinta. Es un deporte apasionante. Me queda un horizonte bastante lejano de aprendizaje, disfrute y dominio de una nueva técnica de vuelo. ■

