

Sobrevuelan desde ayer los campos del condado de Treviño

Aficionados a la aeronáutica organizan en Vitoria un encuentro de constructores y pilotos de ultraligeros

Alrededor de una treintena de aficionados a la aeronáutica provenientes de diversas zonas del norte de España tomaron parte desde ayer en un encuentro organizado por la Asociación Nacional de Constructores Amateurs en el aeródromo de Pedruzo, Treviño. Ultraligeros y autogiros sobrevolaron los campos del condado, mientras los talleres servían para el intercambio de experiencias entre pilotos y diseñadores. Los modelos llegados

a Vitoria desarrollan una potencia de 45 caballos y alcanzan una velocidad máxima de 130 kilómetros por hora. Construidos en chapa y tela, permiten alcanzar el sueño de Icaro a quienes dispongan de entre uno y cinco millones de pesetas. Sus creadores dicen que para fabricar y gozar del invento solo hace falta cierta habilidad técnica, algo de dinero, un local y, fundamentalmente, una familia comprensiva.

J. Trigueros

VITORIA. El aeródromo de Pedruzo, en el condado de Treviño, reúne desde ayer a los descendientes de Icaro. Amantes de la fabricación y vuelo en ultraligeros, autogiros, avionetas y toda clase de prototipos con alas toman parte en un encuentro organizado por la Asociación Nacional de Constructores Amateurs, constituida en 1984 e integrada en la actualidad por trescientos socios. Cuando posan las tres ruedas de sus modelos en suelo firme y se quitan el gorro y las gafas, definen su pasión como «un sentimiento inexplicable», el «afán por dejar la horizontalidad» o «el sueño de dominar otra dimensión». Más reposados, califican la actividad como deportiva, cultural y científica.

Lorenzo Arzola, maestro industrial, es uno de los cinco constructores amateurs de aeronaves localizados en Vitoria. De sus maños han salido ya nueve ultraligeros y acaricia el proyecto de fabricar una avioneta «como Dios manda». Recuerda que sus tres primeros modelos no dieron el resultado apeteído. «Aquellos aparatos eran impilables -sostiene-. Con uno de ellos me metí en un

campo de cardos y estuve un mes sacándome pinchos de todo el cuerpo». A pesar de todo, insiste en que los riesgos son mínimos. «Existe una reglamentación muy severa», aclara.

Los ultraligeros made in Spain no pueden superar los doscientos kilos de peso, la capacidad de su depósito de gasolina se limita a veinte litros y el techo de vuelo se dibuja a los trescientos metros. La cilindrada media de los aparatos reunidos ayer en Pedruzo es de quinientos centímetros cúbicos, lo que permite desarrollar una potencia de 45 caballos. Seguidas al pie de la letra, la conjugación de estas características faculta a los modelos biplaza, construidos con chapa y tela, para alcanzar una velocidad mínima de 45 kilómetros por hora y una máxima de 130. La velocidad de placer, sin embargo, rara vez supera los setenta kilómetros por hora. «Se trata de recuperar el gusto por volar -apunta el piloto alavés José Mora-. A esa velocidad uno puede gozar del paisaje con toda holgura».

«Pobrecito, cómo estás»

Los constructores venidos de Madrid, Asturias, Bilbao, Canta-

bría, Barcelona o Francia reconocen que cuando dicen por la calle que se dedican a fabricar avionetas les miran de esquina y murmuran «pobrecito, cómo estás». Sin embargo, aseguran que diseñar prototipos y hacerlos volar no es tarea difícil y atribuyen a un ingeniero aeronáutico estadounidense la definición correcta de las condiciones indispensables. «Solo hace falta cierta habilidad personal, algo de dinero, un local y, eso sí, una familia comprensiva», señala Lorenzo Arzola.

El proceso se inicia con la idea de un proyecto y su presentación a la subsecretaría de Aviación Civil. Si los técnicos dictaminan la viabilidad del prototipo, autorizan al fabricante amateur a emprender su construcción. Un conjunto de pruebas estáticas y de vuelo prelude la concesión de un certificado oficial de navegabilidad provisional. Veinticinco horas probadas de vuelo y un mínimo de cincuenta maniobras de aterrizaje y despegue proporcionan a los diseñadores el certificado final, que les permite utilizar el espacio aéreo español y todos sus aeródromos. En ningún caso, sin embargo, podrán sobrevolar los núcleos de población ni salir al extranjero.



EDUARDO ARGOTE

Pilotos y constructores ponen a punto un aparato en el aeródromo de Pedruzo.

Los ultraligeros tienen una vida operativa de 1.000 horas de vuelo. Bien dosificadas, representan de ocho a diez años. «No se gana dinero, todo lo contrario», asegura Lorenzo Arzola. Los aviones solo pueden ser vendidos al cabo de cuatro años, por precios que oscilan entre uno y cinco millones de pesetas. «Estamos en esto por una filosofía romántica», comentan sus compañeros. No obstante, mantie-

nen contra viento y marea que el futuro de la construcción deportiva de prototipos con alas está en el sector amateur. «La asociación equivalente a la nuestra en Estados Unidos -relata Joaquín Guerra, presidente de la nacional- cuenta con 137.000 afiliados. Cualquier reunión es capaz de convocar a 6.000 aparatos». Por el momento, Treviño espera alcanzar la treintena.