

'CANARIO' AZAOLA

BILBAO

Eran las 11.50 del pasado 31 de mayo cuando Iñigo Zubiaga Pagadigorria, Veneno, alineó su avión en la pista de Sondika. Con 2.600 metros por delante y sin disimular cierta emoción, metió gases a fondo. El rugido de los 160 caballos del Lycoming se dejó oír y, tras vencer la natural incertidumbre, a los 200 metros de carrera se fue al aire.

El *Eco Charlie Uno Uno Ocho* (EC-118), construido con sus propias manos durante dos largos años, volaba como un pájaro. Aquel pequeño y estilizado biplaza que se elevaba rápidamente sin alejarse del aeropuerto es el primer avión fabricado en el País Vasco que llega formalmente a volar. Ni el aparato que construyó el entusiasta de José Ramón Mosquera en el taller de carrocería de su padre a comienzos de los años treinta, ni los ambiciosos prototipos que fabricó Gary y Sesúmago Talleres de Aviación en Retuerto en 1934, lo habían conseguido. Solamente, y a título anecdótico, se puede mencionar el salto de pocos metros del bimotor AMA en 1909 en el campo vitoriano de Lakua, para satisfacción de los donostiarras Ameztoy, Mújica y Altuna.

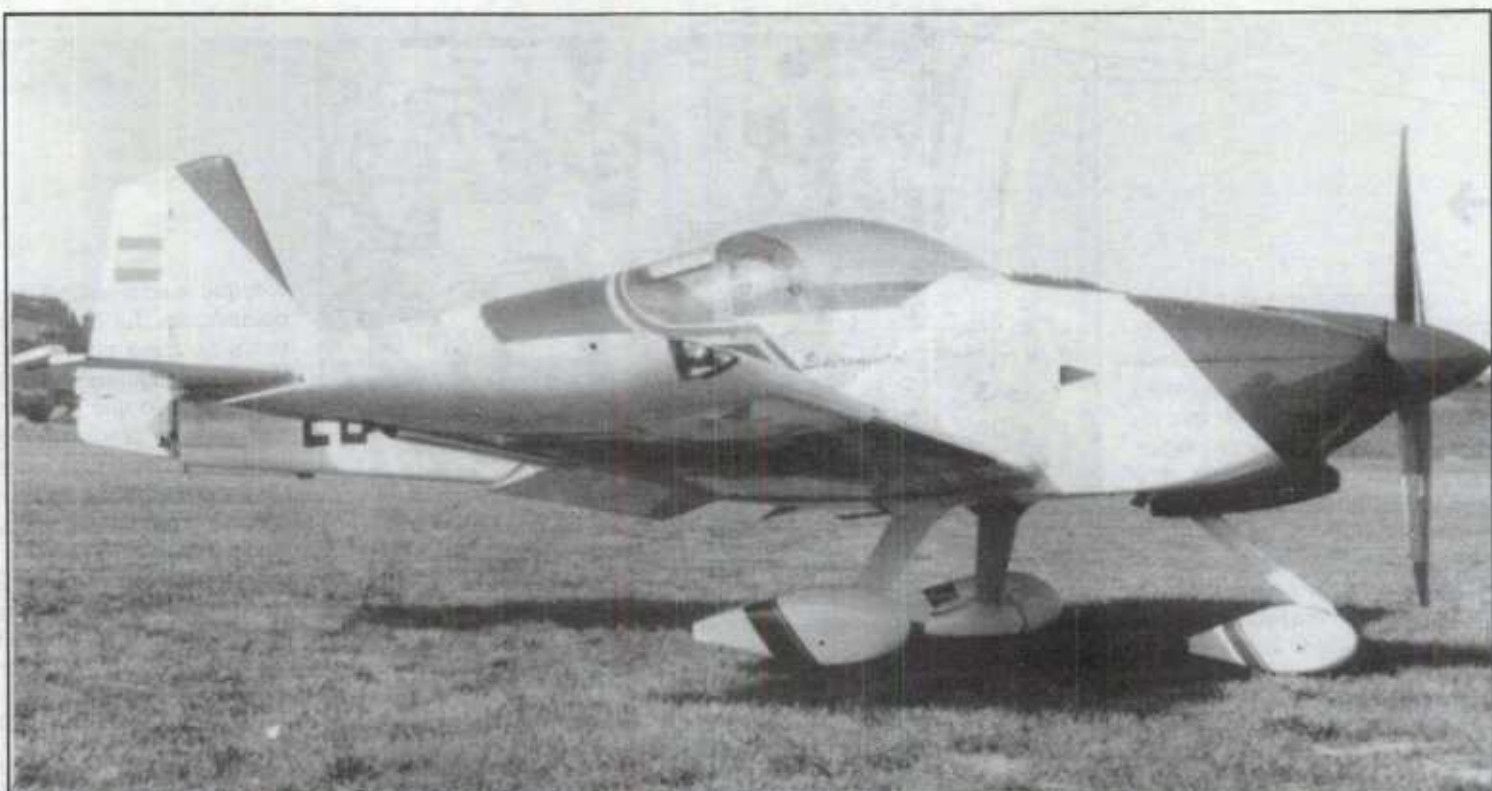
Piloto de pruebas

«Pasé mucho miedo al alinear el avión en la pista por segunda vez, tras un 'salto' anterior de 10 o 15 metros de altura -relata Zubiaga-. Pero como no me quedaba más remedio... Sabía que el avión volaba y tiré adelante. Cuando me di cuenta, me había ido al aire rápidamente. No tuve tiempo de pensar en grandes cosas, estaba concentrado en volar muy nivelado, manejar los gases suavemente y seguir las instrucciones del manual, que me lo sabía de memoria. Mi primera sorpresa fue comprobar que, aun ascendiendo con un ángulo muy pequeño, el variómetro indicaba una trepada de 500 metros por minuto. ¡Subía la tira!»

Alcanzados los 1.000 metros, y siempre con la pista debajo, Zubiaga dedicó cinco minutos a relajarse, disfrutando con unos giros suaves. Luego continuó con las pruebas y recogió datos de velocidades y del comportamiento del avión. A media potencia, con el aparato nivelado, observó que rozaba los 300 kilómetros por hora y que sóla mente evidenciaba la pérdida o falta de sustentación a los 100. Manteniendo la misma altura, simuló un tráfico al aterrizaje de acuerdo con las velocidades comprobadas y ejecutó realmente la maniobra al cabo de 56 minutos de vuelo, con toda felicidad. Zubiaga celebró el éxito de la prueba descorchando champán y brindando con su mujer Marta y un par de inmediatos colaboradores, únicos testigos del vuelo.

Constructor 'amateur'

La historia del avión de Iñigo Zubiaga -nieta del pionero de la aviación vasca Manuel Zubiaga- empezó hace dos años, cuando regresó de Estados Unidos con el título de piloto que incluye la calificación IFR (vuelo con instrumentos) y *multi-engined* (aviones de más de un motor). Al percatarse de que la convalidación en España iba para largo, se planteó la posibilidad de comprar un avión para ampliar su entrenamiento y sumar horas de vuelo. Como buscaba un aparato muy



Durante el vuelo de prueba, la EC-118 rozó los 300 kilómetros por hora.

'CANARIO' AZAOLA

Artesanía aérea

El 'Eco Charlie Uno Uno Ocho' es el primer avión fabricado íntegramente en el País Vasco que realiza un vuelo



Iñigo Zubiaga a bordo de su aparato.

'CANARIO' AZAOLA

maniobrero, acrobático incluso, rápido y con una utilización de bajo costo, el meticuloso Zubiaga se inclinó por uno de construcción *amateur*, que tanto auge está teniendo en los Estados Unidos.

Escogió el RV-6A, una creación de Richard Vans en aluminio, ofrecida como *kit* para construirlo uno mismo. En la elección primó el éxito del modelo, con más de 1.500 unidades vendidas, de las que una tercera parte ya estaban en vuelo. A Iñigo Zubiaga le costó poco implicar en el proyecto a su ami-

go el doctor Jorge Suárez de Puga, a pesar de que no era piloto y sabía muy poco de aviación.

El *kit* llegó en mayo de 1990 y la construcción se inició inmediatamente en una lonja de Sopelana cedida por su amigo Jon Susaeta. Aunque la palabra *kit* sugiere el montaje de un mecánico, en el caso del avión hay que fabricarlo. «Te venden las partes soldadas o dobladas de aluminio -explica Zubiaga-, el parabrisas, la cubierta de cabina, el tren de aterrizaje y poco más. El resto

hay que construirlo. El motor y los accesorios, hélice, instrumentos de a bordo, ruedas, luces de situación, asientos..., se compran aparte. Todo se ensambla a la perfección. Tardé un mes en montar la cola en una habitación de mi casa y calculo, sin exagerar, que entre ésta, las alas y el fuselaje habré metido más de 12.000 remaches».

El avión sin motor fue cargado en un camión y transportado a Balmaseda para que lo pintaran. La construcción continuó en noviembre pasado, en un hangar cedido por Javier Chalbaud y fue inspeccionada desde el principio y en las fases más trascendentales por un ingeniero de Aviación Civil. Los organismos oficiales no pusieron pegas, sino todo lo contrario.

La prueba de carga se realizó en Sondika, tras la vuelta al avión. Sobre las alas se depositaron 120 sacos de viruta de hierro de 25 kilos. «Flexionaron unos 25 centímetros», recuerda Iñigo asustado por el crujido de la estructura. Afortunadamente nada se rompió.

El motor fue acoplado más tarde con la colaboración de Chechu San Juan, un experto mecánico de Iberia. Una vez terminadas las pruebas de puesta a punto, se comprobó la alineación del tren de aterrizaje y los frenos con una serie de carreras rápidas en la pista y el avión quedó listo para el día D.

Ahora continúan los ensayos, ya que antes de que Aviación Civil asigne al aparato una matrícula definitiva debe sumar 15 horas de vuelo y realizar un viaje de máxima autonomía que, con un consumo de unos 25 litros/hora, se estima en poco más de cuatro horas.

BUSCAMOS CENTROS ASOCIADOS

Interesados en unirse a un Proyecto Educativo a nivel nacional en
DISEÑO GRAFICO POR ORDENADOR

Ponemos a su disposición todo nuestro conocimiento pedagógico y empresarial integrándolo en una Organización sólida, de éxito contrastado y con la seguridad que otorga el respaldo del líder, una marca reconocida y un constante espíritu de innovación de producto.

Tanto si ya tiene un centro de formación, como si lo que desea es crear su propia estructura contando con el asesoramiento y experiencia de TRACOR, no lo dude.

UNASE A NUESTRO PROYECTO

TRACOR

C/ Saturnino Calleja 16, 5º - 28002 Madrid - Tfno.: (91) 519 23 84 / 60 65 - Fax: (91) 519 68 87

IVAP
HERRI ARDURALKITZAREN
EUSKAL ERAKUNDEA

Euskal Herriko Administrazioak honako hau behar du:
2 Kontuhartzailetzako Teknikaria

Eskari-erriak eta bestelako informazioa lortzeko helbideak:
- H.A.E.E.ren Egoitza Gasteiz, Adriano VI, 20, 5.a
- H.A.E.E.ren Egoitza Bilbo, Alameda Rekalde, 18, 1.a
- H.A.E.E.ren Egoitza Donostia, Iztueta kalea, 7
- H.A.E.E.ren Egoitza Oñati, Unibertsitate Zaharra.
Eskariak aurkezteko azken eguna: uztailaren 24ean ostirala.

EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

La Administración de la autonomía del País Vasco precisa:
2 Técnicos/as de intervención

Las hojas de solicitud e información detallada, en las siguientes direcciones:
- Sede del IVAP en Vitoria-Gasteiz: C/ Adriano VI, 20, 5º
- Sede del IVAP en Bilbao: Alameda Rekalde, n.º 18, 1º
- Sede del IVAP en Donostia: C/ Iztueta, n.º 7
- Sede del IVAP en Oñati: Diputación C/ Universidad de Oñati, Diputación
El plazo de presentación de solicitudes finaliza el próximo viernes, 24 de julio de 1992.

Tournée

TE

EN AVION CHARTER DESDE FORONDA A: **LLEVAMOS A LA PLAYA**

MALAGA TODOS LOS LUNES ALICANTE TODOS LOS MARTES

CON POSIBILIDAD DE TRASLADOS A FORONDA DESDE SAN SEBASTIAN-PAMPLONA-LOGROÑO-BILBAO

CONSULTA NUESTROS HOTELES EN BENIDORM Y COSTA DEL SOL.

PIDE NUESTRO FOLLETO EN TU AGENCIA DE VIAJES.