

Si partimos de la base de que el hombre desde que es hombre quiere volar, comprenderemos el afán apasionado de la humanidad por dominar el aire. Si hasta ahora, el ciudadano de a pie le costaba una pequeña fortuna conseguir un aparato para surcar el espacio, en el presente más inmediato sólo le cuesta 750.000 pesetas y una gran dosis de atrevimiento. Dicen los entendidos que volar en un «ultraligero» no entraña mayores riesgos que volar en una avioneta (como en todo, depende de la destreza del piloto), pero la frágil apariencia de estos aviones y la ausencia total de carrocería no ofrece mucha confianza al profano.



Un ala Delta con un pequeño motor, dos pedales y una palanca timón son suficientes para vivir una gran aventura en el aire.

750.000 pesetas y una gran dosis de atrevimiento

## VOLAR, AL ALCANCE DE LA MANO

Marta Michel

Los ultraligeros son como las motos del aire. Un mono térmico, un buen casco y ¡a volar! Un ala Delta con un pequeño motor, dos pedales y una palanca timón son suficientes para vivir una gran aventura en el aire.

En el año 78 aparecieron los primeros «ultraligeros» en Estados Unidos, país donde existe ya una gran afición, y pocos años más tarde comenzaron a entrar con cautela en distintos países europeos. Un día cualquiera, dos individuos norteamericanos, aficionados al ala Delta, pensaron que podrían volar con mayor seguridad y autonomía si colocaban un tripode al aparato. La idea se comercializó y fue un rotundo éxito. En cuatro años se vendieron sólo en su país 70.000 ultraligeros. De esta forma comenzaba la corta historia de estos aparatos, que hace escasamente un año irrumpieron en España, desencadenándose desde entonces una carrera loca por hacerse con el título de piloto y con la aeronave.

Actualmente se ultima un proyecto de prototipo español, diseñado por los ingenieros José Manuel Iglesias y Miguel Ángel Morel. El avión consta de tres ejes con cabina y sin cables tensores, totalmente rígido y para un único pasajero; existe la idea de realizar en los próximos meses un biplaza. Este aparato, fabricado en nuestro país, pero con materiales importados, vendría a costar unas 600.000 pesetas y tendría como novedad la existencia de frenos. En el año 82 los españoles importamos de USA quinientos aviones ultraligeros y según un estudio de

mercado realizado a encargo de la Compañía Aeronáutica de ultraligeros, este año esta cifra se elevará hasta las 3.500 unidades.

### PRIMERA ESCUELA

En un paraje limpio y abierto, muy cercano al pueblo madrileño de Collado-Villalba, se han instalado los hangares de lo que ya es la primera escuela de aviones de estructura ultraligera. Tres expertos pilotos: José Martín Simón, Ángel Gutiérrez y Juan Simarro son los promotores del centro y cuentan con la ayuda de dos monitores para impartir a los alumnos las clases necesarias para obtener el título de piloto.

La escuela se ha enfocado según la normativa de Aviación Civil y desde el punto de vista de la enseñanza pura. «Queremos —dice José Martín— formar verdaderos pilotos que vuelen sin problemas, que conozcan las rutas aéreas, sepan de cartografía y se sientan seguros en los aparatos».

Para obtener el título de piloto de ultraligeros se necesitan algunos requisitos: certificado médico que acredite buen estado físico, recibir un mínimo de siete clases teóricas y quince prácticas. Hay tres categorías de pilotos según sus horas de vuelo: básico (diez o quince horas), que deben volar en un radio limitado; medio (veinticinco horas), que permite viajar, y superior (más de cincuenta horas) que permite llevar acompañante.

La escuela cuenta con un hangar y dos pistas de despegue y aterrizaje con longitud suficiente para los «novatos». El precio de un curso completo viene a costar unas

45.000 pesetas, e incluye quince o veinte horas prácticas con monitor en avión biplaza y siete clases teóricas.

Como su propio nombre indica, estos aviones son ultraligeros. Su peso medio viene a ser de cien kilos. Su estructura permite el plegado hasta el punto de poder transportar el aparato, sin problemas, en la baka de un coche.

Los ultraligeros tienen una autonomía de vuelo de tres horas, la que le permite su depósito de gasolina, que nunca podrá tener capacidad para más de veinte litros, lo que ordena la ley.

Los aparatos pueden subir a 3.500 ó 4.000 metros de altura, pero nunca podrán volar a más de 300 metros sobre el nivel del terreno (ya sea mar o montaña). Para aterrizar, los ultraligeros necesitan una pista entre 25 y 50 metros de longitud. Actualmente ya existen aficionados, sobre todo pilotos de Iberia, que poseen un ultraligero y utilizan su pequeño huerto para despegar y tomar tierra. Y la simple operación de colocar unos flotadores a las ruedas del avión, le permite amerizar.

Las acrobacias o vuelos con vientos de intensidad mayor a la que el avión puede controlar son peligrosos, pero los paseos con cielo despejado o con vientos no superiores a los 40 kilómetros por hora; los que denominan «vuelos de obispo» no tienen por qué entrañar riesgos. Dentro de unos años será tan frecuente poseer un avión ultraligero como tener hoy una moto o una tabla de surf.

### INTENTO POLIVALENTE

Los diseñadores de vuelo de salinas en California han logrado con un motor Kawasaki 440A múltiples servicios de un ultraligero.

Son vehículos todo terreno con forma de ala, que se venden como complementos que acompañan a herramientas manuales. En unos pocos minutos de trabajo, este avión ultraligero se convierte en otros cuatro vehículos de transporte. Y tienen en proyecto convertirlo en seis formas diferentes de uso.

En primer lugar, se puede utilizar cualquiera de las tres alas en forma de Delta, construidas para este aparato simplemente para planear. Si se sustituyen las ruedas por flotadores opcionales, el avión ultraligero se convierte en un hidroavión. Se podrá despegar del agua a unas veintitrés millas por hora y desplazarse a treinta y cinco millas por hora, mientras que se exploran ríos y lagos desde el aire. Si se retiran las alas y se añade un timón, el hidroavión pasa a ser una aeronave capaz de alcanzar velocidades superiores a cuarenta millas por hora.

Para su uso en tierra hay que retirar el ala, añadir frenos e incorporar neumáticos normales, o neumáticos aerostáticos para formar vehículos capaces de correr por dunas arenosas. «Se puede utilizar para volar, para remar, para correr, para cazar o para pescar, y esperamos perfeccionarlo el próximo invierno añadiéndole un par de esquíes», según Alan Levinson, director de los diseños de vuelo.

Los americanos pretenden mucho más: que no se necesite licencia de piloto para conducir estos vehículos con forma de ala, debido a su peso y a los límites de combustible. Un breve cursillo de aprendizaje irá incluido en el precio de venta. Sin embargo, según la casa fabricante teniendo en cuenta los riesgos que todo vuelo conlleva es aconsejable recibir las instrucciones de un piloto experimentado.

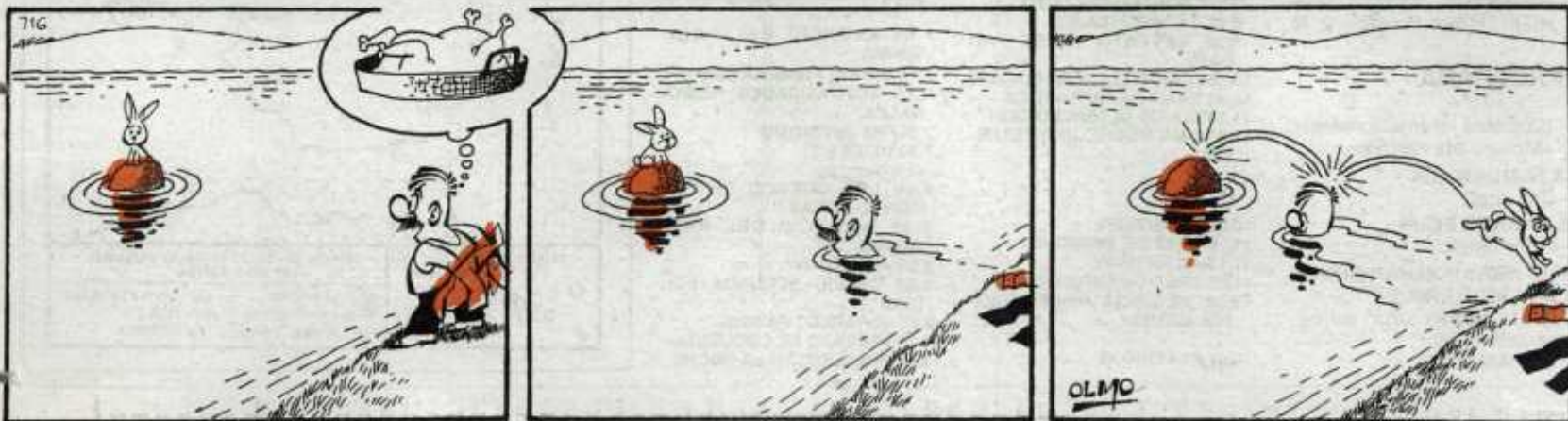


Ya en los años cincuenta aparecieron los primeros precedentes, como éste del suizo de 52 años Rudolph Boehler.



Un precedente más próximo es el ala Delta, deporte que se ha extendido ya por todo el mundo.

## DON CELES



## AYALA

¡Mañana, estreno supercalifragilístico!



**JEKYLL Y HYDE**

...hasta que la risa les separa

MARK BLANKFIELD • BESS ARMSTRONG

UNA PELÍCULA PARAMOUNT