

# Univex 2012

Jose Manuel Gil

Ingeniero Técnico Aeronáutico (AYA Aerospace)

Unvex 2012 (23-26 de abril 2012) fue inaugurado por el secretario para la defensa D. Pedro Argüelles, con un discurso tibio que prometía apoyo para el sector, mientras eran anunciados los recortes en i+d.

El tipo de productos presentados en el salón dejaba claro la gran problemática de los aviones no tripulados: la falta de normativa. Como otros años abundaban las aeronaves ligeras, capaces de operar como aeronaves de radio control: por debajo de 150m sobre el terreno y siempre dentro de la línea de vista. Ante la falta de una normativa que permita la explotación comercial de las aeronaves no tripuladas en un espacio aéreo no segregado, éstas son las únicas que pueden comercializarse, o dar servicios que puedan ser comercializados. Y precisamente esa necesidad de regulación del espacio aéreo para la integración de las aeronaves no tripuladas fue uno de los puntos sobre los que giraron las charlas, y los comentarios durante los cafés.

#### Grandes empresas:

- Boeing estuvo presente con su probado Insitu Scan Eagle, y no mostró siquiera algún panel informativo respecto a otros proyectos de i+d, como su UAV eléctrico con pila de hidrógeno.

- Indra presentaba su aeronave de ala rotatoria Pelicano, y el INTA estaba presente una vez más con el ALO, el Diana y tal vez el proyecto más audaz presente en todo UNVEX, el HADA, Helicóptero Adaptativo Avión, esto es, una aeronave con un rotor de helicóptero escamoteable, y unas alas de flecha variable. La aeronave tendría capacidad de despegue y aterrizaje vertical, así como vuelo a punto fijo, con las alas escamoteadas bajo el fuselaje, haciendo que su mecanismo

de cambio de flecha las sitúe en una flecha de 90°; y podría volar como aeronave de ala fija, con las palas del helicóptero plegadas hacia atrás y recogidas sobre el fuselaje.

- Thales presentaba no tanto sus distintas aeronaves, como sus servicios. Así no ofrece la venta de aeronaves no tripuladas, si no el alquiler de una aeronave, incluido el despliegue del equipo a la zona requerida (Afganistán, por ejemplo), así como el despegue y recuperación de la misma. Durante las fases de vuelo el piloto de Thales cede el puesto al controlador del ejército.

- La presencia de EADS tampoco aportaba grandes novedades y mostraba algunas maquetas de sus UAVs, incluido el Atlante, así como BAe.

#### Empresas más pequeñas

Dentro de las empresas de pequeño tamaño, cabe destacar la presentación del helicóptero de Tekplus, el Centauro, y el K150 de Unmanned Solutions, una de las pocas empresas españolas que apuesta por los UAVs que quedan fuera del rango de los R/C. El K150 tiene un MTOW de 150kg., y lo presentan como un MALE ligero.

Tal vez los dos proyectos más sorprendentes sean los de Nitrofirex y Emaention, ambos destinados a apagar fuegos. El primero se trata de un UAV apagafuegos de 5m de envergadura con ala plegable para deducir el

espacio de almacenaje y una carga útil de 2500 litros de agua y retardantes. Nace de la unión de un piloto del grupo 43, de un piloto de Airnostrum, y un ingeniero aeronáutico. Se transportaría con las alas plegadas dentro de aeronaves de transporte (desde el C212 al 400M) y se lanzarían sobre la zona del incendio. En la caída pivotaría el ala hasta su posición de vuelo, y liberaría su carga sobre el fuego para volver de forma autónoma a base, para ser reabastecido. En comparación con un CL215TL, lleva aproximadamente la mitad de carga. Se espera aumentar la cantidad de agua liberada por hora sobre el fuego, gracias a que mientras que los UAVs actúan sobre el fuego, el avión nodriza ha empezado ya su regreso a base para cargar más UAVs. La gran ventaja de este proyecto respecto a las aeronaves tripuladas, además de la eliminación del riesgo para el piloto, es la posibilidad de realizar operaciones nocturnas. Aún están en busca de fondos para poder llevar a cabo el proyecto completo. El proyecto de Emaention consiste en bombas apagafuegos. Éstas serían transportadas en aeronaves de transporte (una vez más todas entre el C212 y el 400M) y arrojadas sobre el incendio por el portalón de carga. Las bombas son guiadas por GPS hasta las zonas del incendio más críticas.

#### Cierre de UNVEX 12

Unvex fue cerrado con una exhibición estática de las aeronaves en el aeródromo segoviano de Marugán. Debido a las condiciones meteorológicas, dos aeronaves despegaron, el UAS Pelicano, de Indra, con capacidad de despegue y aterrizaje autónomos en plataformas embarcadas, y el ALO del INTA, demostrando así sus capacidades todo tiempo.

J. M. G.

