

Hizo su vuelo inaugural el Petrel 912 I

Presentaron el primer avión que salió de las aulas

Lo probaron en General Rodríguez

Por Nora Bär

De la Redacción de LA NACION

Este fin de semana, los participantes del concurso de diseño que anualmente organiza la Experimental Aviation Association (EAA) en el aeródromo de General Rodríguez pudieron asistir al bautismo de vuelo del primer avión deportivo liviano y de entrenamiento diseñado, desarrollado, construido y certificado en el país: el Petrel 912 I.

"Es bonito y, como se dice siempre, «avión que es bonito vuela bien»" -comenta Fausto López, veterano piloto y miembro del Consejo de Regencia del Instituto Tecnológico Buenos Aires (ITBA), que tuvo a su cargo la dirección técnica del proyecto. Y enseguida agrega: "Realmente ha superado todas las expectativas. El vuelo fue extraordinario. El piloto, César Falistocco, realizó diferentes maniobras para demostrar su versatilidad, su maniobrabilidad, su corta carrera de despegue... Hasta aterrizó con el motor parado para mostrar que planea muy bien sin motor".

El aparato, que se encuentra en proceso de certificación en la Dirección de Aeronavegabilidad, fue distinguido con el premio Gran Campeón Experimental y dos menciones (al mejor diseño, y a la investigación y desarrollo) en esta concurrida fiesta de la aviación enlutada en la tarde de ayer por un accidente durante uno de los vuelos de acrobacia, de lo que se informa en la Página 12.

"La idea del Petrel fue un sueño -dice López-. Como el ITBA ya había diseñado un auto que compite exitosamente entre otros de cien universidades de los Estados Unidos, cuando nos enteramos de que, para abaratar los costos del arte de volar, en Europa y en ese país se había presentado un nuevo tipo de avión, el *very light*

airplane, un aparato deportivo ligero, pensamos: «¿Por qué no?». Al ITBA le gustó el proyecto y formó un equipo de alumnos, profesores e ingenieros egresados. Y Julio Lavezzo, de Proyecto Petrel S.A., presentó su plan de apoyo económico."

Desarrollado en dos años y medio con la dirección del ingeniero aeronáutico Ernesto Acervo, el Petrel -que recibió su nombre del ave patagónica capaz de volar grandes distancias sin comer- es una nave fácil de operar y de mantener; y con un detalle que la distingue: funciona con nafta de auto. A un precio de base de 55.000 dólares, se espera que compita ventajosamente con otros de su tipo que lo duplican en precio, por lo que sus creadores anticipan que podrá abastecer una demanda no sólo nacional, sino internacional.

"Se buscó que fuera económico y resistente -explica López-. Se diseñó con aluminio y tela en las alas, y acero aeronáutico de poco peso en el fuselaje. El lomo, la nariz y toda la cabina son de material compuesto; la hélice fue fabricada en el país. La nafta de auto cuesta un cuarto de la de avión."

Con los de este fin de semana, se inició la etapa de vuelos de ensayo para lograr su certificación como nave apta para vuelos deportivos y de instrucción. Se planificaron 21 vuelos en los que se medirán capacidades tales como velocidad de ascenso, de crucero y de pérdida de sustentación, giros, comportamientos del avión entrando y saliendo de un tirabuzón...

Una vez finalizado ese proceso, se hará una comunicación a la Dirección de Certificaciones y se entregará el avión al centro de ensayos en vuelo de la Fuerza Aérea Argentina, donde los pilotos de prueba comprueban que todo lo que dice la empresa es cierto. A todo esto, se adjuntará la documentación técnica:



FOTOS DE SILVANA COLOMBO

El Petrel 912 I, este fin de semana, en pleno bautismo de vuelo



Los estudiantes del ITBA siguen paso a paso la demostración

cálculos estructurales, de diseño, ensayos estáticos, planos de las 370 piezas que lo componen y de casi 60 conjuntos, como los sistemas de combustible, eléctrico y de comando.

Ayer, a Roberto Bunge, a punto de egresar del ITBA, el entusiasmo casi le impedía creer que el Petrel estaba en el aire: "Esta experiencia me deja muchas cosas -asegura-. Uno aprende

de cómo organizarse para trabajar con un grupo de personas y llegar a lograr un objetivo. La verdad es que el avión y el espacio son fascinantes".

Francisco García Goya, alumno de cuarto año de ingeniería mecánica que participó en el diseño en CAD, opina que un proyecto como éste es una verdadera oportunidad de conocer otras áreas.

"Diseñar y fabricar un avión no es muy difícil... Lo difícil es certificarlo -asegura Lavezzo-. En los procesos de certificación, el más exigente es el nuclear y después viene el aeronáutico. Con el ITBA, pensamos que si podíamos lograr que los alumnos hicieran una certificación aeronáutica, estaban aprendiendo a garantizar la mejor calidad de diseño y de construcción."

Según explica López, a pesar de que hay unos 400 aeroclubes, en el país hace 40 años que no se certifica un avión. "Se está volando con aviones prácticamente obsoletos -afirma-, a un costo de 250 o 300 pesos la hora de vuelo. En este avión, que está diseñado para formar pilotos privados, el costo será de 25 dólares la hora."

"El impacto académico de esto es muy fuerte -dice Cecilia Smoglie, directora del Departamento de Ingeniería Mecánica del ITBA-, porque se hace algo que funciona para el mercado, según normas internacionales, que debe realizarse en forma y tiempo. Les permite comprobar personalmente a los estudiantes la importancia que tiene lo que ya han estudiado. Es un gran aprendizaje."