

EC-LYG: la historia del dron español con la primera matrícula europea para volar

EL HUFFINGTON POST / MIGUEL ÁNGEL CRIADO | Publicado: 12/12/2013 11:52 CET | Actualizado: 12/12/2013 11:58 CET

Desde niño, el empresario de la comunicación Francisco Gayá ha jugado con aviones de aeromodelismo. Ya de mayor se apasionó por la robótica. En 1999, fue de los primeros en conseguir un Aibo, el perro robot de Sony. En el verano de 2006, viendo como un incendio arrasaba los bosques gallegos que rodean su casa pensó en unir sus dos pasiones y crear un dron con el que combatir el fuego. Siete años después, su ALTEA-EKO es el primero de Europa en conseguir la matrícula de aviación civil, la EC-LYG.

"Lo podríamos haber tenido hace cuatro años", dice Gayá horas después de la presentación del ALTEA-EKO en Madrid. Aquel agosto de 2006, el empresario llamó a una veintena de amigos empresarios. "De 21 que llamé, 17 pusieron dinero", cuenta. En el nuevo dron español se han invertido desde entonces nueve millones de euros. "Ser pionero sale caro", añade. Con ese capital, Gayá reunió a algunos de los mejores ingenieros y técnicos de España para crear la empresa [Flightech Systems](#) y diseñar el aparato. Y ya en 2007 tenían un primer prototipo de los ocho que llegaron a hacer para las pruebas. "Desde entonces no hemos arañado ni uno", bromea.

El ALTEA-EKO, de diseño y fabricación 100% españoles, tiene una envergadura de seis metros y es capaz de levantar 80 kilos en vuelo. Su autonomía es de hasta cinco horas con una velocidad máxima de 150 Km/h y un radio de acción de 500 Km volando hasta a 20.000 pies de altura (unos 6.000 metros). Con capacidad para el vuelo nocturno, es operado desde sistema de control de tierra, que también controla todos sus sensores de observación y vigilancia.

AÑOS DE PAPELEO

Lo esencial del sistema estaba listo ya en 2007, cuando realizaron las primeras pruebas en las costas de Altea. Desde entonces hasta ahora, la mayor parte del tiempo, lo que ha provocado un retraso tras otro es que no había legislación en España ni en Europa para un aparato de estas características. Echar a volar un avión controlado de forma remota no es un juego. Hasta los aviones de aeromodelismo tienen limitado su vuelo a 500 metros y siempre que su operador lo mantenga en su campo de visión. Más allá de eso sería incurrir en un delito contra la seguridad aérea.

"Han sido cinco años de papeleo", asegura Gayá. La única legislación aplicable para conseguir la autorización de las autoridades de aviación civil era la de los aviones de pasajeros y se propusieron cumplirla. "Hemos tenido que demostrar que tiene menos de una posibilidad entre 100.000 de que haya un fallo. Y lo han conseguido. En el acto de presentación del ALTEA-EKO estuvieron los máximos responsables de Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

CONTRA LOS INCENDIOS EN GALICIA

Gayá ya ha logrado su sueño: tener algo con lo que poder combatir la quema de los bosques de Galicia. El operador podrá controlar desde tierra los parámetros del vuelo a través de un panel central con cuatro monitores. En el caso de vigilancia forestal, desde otras cuatro pantallas, un representante de la Administración puede analizar los datos enviados por el ALTEA-EKO, como sus imágenes en alta calidad, térmicas, la posición sobre cartografía 3D del avión, alarmas (por detección de focos de calor, de humo, de presencia humana...), y otras informaciones previamente definidas como la temperatura, la velocidad del viento, humedad relativa... Así, se podría intervenir en las fases iniciales del incendio.

Pero, con su certificado de aeronavegabilidad y su flamante matrícula EC-LYG, este nuevo dron también podría servir para el cuidado del medio ambiente terrestre y marino, usos agrícolas, vigilancia de fronteras y costas o supervisión de grandes infraestructuras como tendido eléctrico, embalses o grandes instalaciones industriales, entre otras muchas aplicaciones.

Cuando se le pregunta a Gayá por la distancia entre Estados Unidos y Europa en la carrera de los drones, asegura: "en el terreno militar ganan por goleada y en el civil van ganando, pero vamos a por ellos". No incluye aquí el [anuncio de Amazon](#) de desplegar una flota de drones para su reparto porque le parece más una campaña publicitaria que algo real.

Pero para recortar distancias hace falta que la nueva normativa que estudian las autoridades europeas de aviación civil para los sistemas tripulados de forma remota se apruebe cuanto antes. Y que el próximo Gayá no tenga que perder cinco años en papeleos para cumplir su sueño.

