

Un 'drone' español para vigilar incendios y fronteras

El avión no tripulado Altea Eko pesa 80 kilos y tiene 4 horas de autonomía

ROSA JIMÉNEZ CANO | Madrid | 11 DIC 2013 - 16:12 CET

34

Archivado en: Aviones no tripulados Amazon Transporte militar Empresas Armamento Economía Defensa



El primer 'drone' hecho y comercializado en España.

Francisco Gayá (Madrid, 1952) no podía dejar de ver las noticias en el verano de 2006, incendio tras incendio. “Tanta desgracia tenía que tener una llamada a la acción”, se justifica. Así fue como este empresario, hasta entonces especializado en medios de comunicación y piloto aficionado, decidió montar [Flightech Systems](#), la primera empresa española que ha fabricado un *drone*, avión no tripulado, para poder vigilar y monitorizar este tipo de emergencias.

Llamó a 21 amigos. 17 dijeron que sí. Desde entonces han sumado 27

accionistas para sumar 9 millones de euros y activar el proyecto. El modelo creado, Altea Eko, pesa 80 kilos, tiene autonomía para cuatro horas y media de vuelo y alcanza una velocidad de hasta 120 kilómetros por hora. Eso sí, no puede alejarse más de 100 kilómetros de su base. El camino no ha sido sencillo: “Rompimos y estrellamos muchos prototipos hasta dar con la mejor opción”. Aunque todavía no ha comenzado su actividad, este es el único modelo que cuenta con matrícula, imprescindible para poder volar, de la Agencia Estatal de Seguridad.

La empresa, cuya sede social está en Madrid, guarda sus 8 drones en un garaje de Alicante, donde también está su equipo de investigación y desarrollo. “En total 28 personas, de los que 21 tienen un perfil técnico”, indica el presidente de la empresa. La media de edad es de 32 años y son ingenieros aeronáuticos, de telecomunicaciones y físicos.

Gayá insiste en que el funcionamiento es sencillo, pero no apto para cualquiera. “Se debe hacer un plan de vuelo previo, pero para pilotar a distancia, en tiempo real, es necesario tener licencia de piloto. De lo contrario, sería una amenaza para la seguridad y se estrellaría”, expone. En este aspecto, han tomado sus precauciones. Por un lado, el avión cuenta con un paracaídas que se activa en caso de caída libre. Por otro, porque si detecta cualquier problema en el aparato, se pierde la señal de radio o un intento de ‘hackeo’, vuelve de inmediato a la base.

La intención es ofrecerlo a comunidades autónomas para control de incendios y catástrofes, pero también a las fuerzas de seguridad como una forma de recopilar información. “Puede ser práctico para monitorizar las fronteras más eficazmente. Las imágenes de la cámara de alta definición se pueden ver hasta en un iPad si se desea”, indica Gayá. Y aprovecha para añadir un matiz: “No está pensado para llevar armas ni como avión de ataque, es para uso civil”.



Video promocional del Altea Eko.

En un principio ofrecen un paquete de tres aviones, la estación terrestre, que sirve de base de control, así como zona de despegue y aterrizaje, y el mantenimiento durante cinco años. Gayá considera que el ahorro por ahora es notable con respecto a los sistemas tradicionales. Otro modelo de negocio, cuyo precio no estima durante la conversación, podría ser el alquiler para hacer publicidad o en algún evento. “En una playa, como se ha hecho siempre, sería sencillo, pero en áreas urbanas no se puede”, subraya.

El siguiente paso de Altea Eko será la búsqueda de mercado en América Latina. “Nos interesa especialmente por contar con grandes extensiones forestales y explotaciones agropecuarias. Con un *drone* la labor de vigilancia es más intensiva y completa”, expone.

A Gayá la última propuesta de Jeff Bezos para repartir los paquetes de Amazon con aviones de dimensiones reducidas le produce cierto sonrojo: “A mí también me encanta la ciencia ficción, de verdad. Ha hecho una campaña espléndida para su empresa, pero no es real. Son como los que uso con mis nietos en el parque Juan Carlos I, sí, muy divertidos. Al margen de bromas, lo que propone es un peligro”.

© EDICIONES EL PAÍS, S.L. |



Webs de PRISA ▲

