

Eduard Punset apadrina el primer drone civil español que volará en Europa

[Volver a la noticia](#)

El modelo Altea-Eko, de 80 kilos y 6 metros de envergadura, se convierte en el primer drone civil matriculado en Europa, que podrá aterrizar y despegar en espacios reducidos

AGENCIA SINC | MADRID | 11/12/2013 17:56 | Actualizado: 11/12/2013 18:08 |



El pequeño avión pesa 80 kilogramos y tiene seis metros de envergadura. / Flighttech Systems

Amazon planea utilizar *drones* para repartir sus pedidos, según anunció la semana pasada su fundador, Jeff Bezos, pero los aviones no tripulados también pueden usarse para controlar de incendios y vertidos, o para vigilar fronteras. Estas son algunas de las aplicaciones que tendrá el modelo español ALTEA-EKO, el primer *drone* civil matriculado en Europa, diseñado por la empresa Flighttech Systems. "Lo de Amazon hoy por hoy es ficción y esto es la realidad", ha señalado a SINC Francisco Gayá, presidente de la compañía, durante evento de presentación de la acreditación del dispositivo, que se ha celebrado hoy en Madrid.

NOTICIAS RELACIONADAS

[EEUU mata al líder de los talibanes paquistanés en un ataque con un 'drone'](#)

[Víctimas de los 'drones' en Pakistán testifican por primera vez ante el Congreso de EEUU](#)

[Drones 'made in Spain'](#)

[Los nuevos reyes del cielo](#)

[AI y Human Rights Watch dicen que los asesinatos de civiles con 'drones' pueden ser crímenes de guerra](#)

"Gasta cuatro litros de gasolina a la hora, como una moto pequeña", ha señalado Gayá

"Es la primera vez que los españoles generan una tecnología específica en este campo, no hay nada parecido", ha recalcado Eduard Punset, uno de los consejeros de Flighttech Systems. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) ha concedido la matrícula EC-LYG al pequeño avión, de 80 kilogramos de peso y seis metros de envergadura, que puede aterrizar y despegar en espacios reducidos. El dispositivo, que ha tardado siete años en ser acreditado, tiene un radio de acción de 500 kilómetros y dispone de una autonomía de 4,5 de horas de vuelo. Además, puede alcanzar los 150 km/h de velocidad y hasta 6.096 metros de altura.

"Es un producto muy competitivo -asegura Gayá-. Gasta cuatro litros de gasolina a la hora, como una moto pequeña". El control se realiza por ondas de radio que llegan a una estación donde se instalan cuatro monitores. "La mayor fiabilidad está en su autonomía. Si ocurre algo que no esté previsto o alguna señal interfiere, el aparato se desconecta y tiene un sistema que hace que el vehículo vuelva a casa y aterrice solo". Según el presidente, el mayor reto tecnológico para los ingenieros ha sido el diseño del piloto automático. "Es una caja que estamos reduciendo de tamaño considerablemente. Dentro está el *software* que incluye los algoritmos de navegación".

Control de incendios

El aparato cuenta con cuatro procesadores de calificación aeroespacial y diferentes sensores que permiten transmitir en tiempo real datos como imágenes térmicas, cartografía 3D, ubicación de focos de calor o personas, temperatura, humedad o velocidad del viento, lo que resulta muy útil en el control de incendios. La empresa ha trabajado con los bomberos de la Comunidad de Madrid y planea su utilización en Galicia, debido a la gran cantidad de incendios forestales que sufre esta comunidad. "Además, allí podemos utilizarlo también la vigilancia de costas", recalca Gayá.

El dispositivo tiene sensores que registran datos de temperatura, humedad, ubicación de focos de calor, humedad y velocidad del viento

El modelo pertenece a un nuevo concepto de vehículo aéreo no tripulado, los Remotely Piloted Aircraft, o aviones controlados de forma remota (RPA o RPAS si incluye el aparato y el sistema de control), como denomina la Unión Europea a este tipo de *drones*.

Despegue en 2014

"Además de la complejidad tecnológica, la dificultad jurídica también es muy alta; el mayor problema es la falta de legislación". En el año 2007, cuando comenzó el proyecto, no existían leyes que regularan las características de diseño y de vuelo de este tipo de dispositivos de uso civil. "La acreditación del avión le permite volar ya. La autorización de trabajos aéreos está presentada, es una cuestión totalmente administrativa", asegura el presidente de la empresa.

Isabel Maestre, directora de AESA, explica que actualmente el vehículo puede realizar ensayos pero no operaciones comerciales. "Será a

principios de 2014 cuando esté listo el borrador del real decreto donde se especificará su espacio aéreo para que comience su tramitación". Flightech ya está trabajando en su comercialización y en el diseño de nuevos productos con especial énfasis en ampliar su plantilla. "Necesitamos un refuerzo en recursos humanos, estamos formando al mejor equipo de diseño de Europa", concluye Gayá.

© Diario Público.
DISPLAY CONNECTORS, SL