



El Hawk de la Micronautics se vende en Australia y Nueva Zelanda.

del 85 por ciento de contenido canadiense en el Hawk y ha desarrollado fuentes canadienses que suministran también a la línea de producción norteamericana. En un poco más de un año de funcionamiento, la Micronautics se ha introducido en el mercado del Pacífico, habiendo realizado ventas en Australia y Nueva Zelanda.

Beaver

La Spectrum Aircraft Inc. de Surrey, Colombia Británica, se fundó en 1981 para producir el avión ultraligero Beaver. El vicepresidente de la compañía, Martin Dennis, cita una tasa de producción de 15 aviones mensuales y hace notar la disponibilidad inminente de una versión de dos asientos y otra anfibia con flotadores. El Beaver está equipado con un parabrisas normal Lexan que se puede suplementar con un cierre completo de la cabina. Dennis hace énfasis en las características de seguridad del motor trasero y su hélice de empuje.

Skyseeker

La Skyseeker Aircraft Corporation de Winnipeg, Manitoba, voló por primera vez su avión de un asiento Skyseeker ultralight en 1979. La línea de modelos incluye también un aparato de dos asientos y se está desarrollando una variante para rociado de cosechas. El Skyseeker se puede doblar para su transporte fácil sobre el automóvil. Ocupa un espacio de almacenamiento de 0,6 metros por 4,0 y se puede montar en 15 minutos. El Skyseeker funciona como un avión tradicional (como lo hacen los otros ultraligeros canadienses) con un verdadero control de los tres ejes-los pedales actionan el timón y la palanca de control los alerones y elevadores de expansión total, lo que da como resultado una

aeronave verdaderamente estable.

Con una línea de accesorios que incluye instrumentos, pontones, esquíes y cabina cerrada, el Skyseeker se ofrece como un avión de todo tiempo.

“Sin nombre”

En el campo de los ultraligeros, continuamente se vienen introduciendo nuevos modelos. Todos los fabricantes canadienses están preparando nuevos diseños y, dándose cuenta de las oportunidades crecientes, están apareciendo nuevos competidores. Por ejemplo, Airtech Canada de Peterborough, Ontario, está probando en vuelo un ultraligero que todavía no tiene nombre y cuya ala se basa en diseños de la Administración Aeronáutica y Espacial (NASA) que aparecerá este año. El nuevo proyecto Airtech es singular en el sentido de que se ha realizado el programa de pruebas de vuelo utilizando un modelo de tres metros de envergadura controlado por radio.

Zipper

El Zipper con cabina cerrada facultativa es un nuevo producto de la Zenair de Nobleton, Ontario. Las alas del Zipper se pueden doblar y asegurar en dos minutos para permitir su transporte por carretera o seguridad en el campo en caso de vientos fuertes.

Las características y facilidad de doblado del Zipper han atraído la atención de un fabricante norteamericano de equipos de rociado agrícola que promete un gran mercado, si bien se necesita un aumento de potencia del motor para llevar el equipo de rociado. Por esta razón, se está diseñando el super Zipper que trata de ofrecer un avión integrado y sistema completo de rociado, conjuntamente con el programa de entrena-

miento. El nuevo centro de capacitación de vuelo Zenair está atrayendo clientes para el Zipper e introduciendo compradores potenciales para la amplia línea de juegos o kits de la compañía y el nuevo avión CH400 de cuatro asientos construido en fábrica.

Airchair

Otro nuevo ultraligero canadiense es el Airchair que se viene probando en vuelo en Carp, cerca de Ottawa, por la Powerair Development Corporation. El Airchair es un avión de empuje, con el motor y la hélice montados detrás del piloto. El presidente de la compañía, Richard Manion, ve un gran mercado potencial para un ámbito de productos afines en China y está aprendiendo ahora el mandarín. Está convencido de que se podría aplicar el Airchair como rociador de cosechas, campo en el que existe un potencial de ahorro del 90 por ciento del alquiler de aviones convencionales.

Controles reducidos

Teniendo en cuenta el estricto control mantenido por el Ministerio de Transporte canadiense sobre aviones, los ultraligeros tienen una excepcional libertad para cubrir los requisitos de homologación. Mientras las mayoría de aviones deben pasar un programa riguroso de homologación, los ultraligeros solamente necesitan satisfacer una fórmula basada en la carga alar y peso que limita efectivamente la actuación y asegura una operación lenta y relativamente segura.

Todo lo que necesita un piloto novicio es un certificado médico, el permiso de estudiante de piloto, un grado de aptitud y el uso de un ultraligero completo con un instructor calificado. La aprobación de un examen relativamente sencillo del Ministerio de Transporte y la satisfacción de requisitos mínimos concederá al estudiante el permiso de piloto de ultraligeros.

Sin embargo, el Ministerio de Transporte insiste que, en el caso de dos pasajeros, el segundo sea solamente el instructor calificado. Sin embargo, el biplaza está aumentando su popularidad, debido a su papel de avión de entrenamiento y su habilidad para llevar una carga mayor.

¿Qué ofrece el futuro para los ultraligeros? Parece que existe gran demanda de cabinas cerradas, si bien muchos pilotos disfrutaban la experiencia de enfrentarse con el viento. La performance está haciéndose más importante, así que se está prestando mayor atención al factor aerodinámico, materiales compuestos y exigencia de motor. El estilo, comodidad del piloto y precio adquirirán una importancia progresiva en el altamente competitivo mundo de los ultraligeros.