



*El sueño de volar, forma parte del alma  
Un sueño presente desde mis siete años*

# Construir *míis propias alas...*

MIGUEL ÁNGEL GORDILLO URQUÍA

*Luego con lino las de en medio, con ceras aliga las de más abajo,  
y así, compuestas en una pequeña curvatura, las dobla  
para que a verdaderas aves imite*

OVIDIO

La Metamorfosis, libro VIII, Dédalo e Icaro

**E**n el año 1997, después de cuatro años de construcción en casa, mi primer avión: un Kitfox IV, con un motor de 80 caballos y una velocidad de crucero de 130 kilómetros/hora, un avión de tubo y tela capaz de ver nuestro planeta de cerca, y aterrizar casi en todas sus partes.

Y nace un proyecto: llevarlo en vuelo a Oshkosh, la meca de los aviones de construcción amateur, en Wisconsin, Estados Unidos, junto a ese gran deseo de volar sobre zonas vírgenes, apenas contaminadas por el ser humano, con horizontes infinitos y la sensación de paz (siempre que no falle el motor, claro).

Así nace *Vuelo hacia el amanecer*, un vuelo que básicamente recorrería

toda Rusia y Siberia, pero que de alguna forma se encontró con muchos problemas, básicamente relacionados con el propio gobierno soviético, empeñado en que llevara a bordo un navegante ruso.

Primero me obligaban a hablar ruso, cosa que de alguna forma se solucionó con ejemplos como el fallo de comunicaciones y finalmente procediendo a aeropuertos internacionales, donde el inglés formaba parte de la alternativa. Después fue la obligación de poder volar IFR y, por supuesto, olvidarme de aterrizar en medio de la tundra y dormir allí. El avión fue modificado para grandes autonomías, del orden de 12 horas, y para ser capaz de volar IFR (Reglas de Vuelo Instrumental), aunque

no en IMC (Condiciones meteorológicas instrumentales) con engelamiento.

Finalmente fueron tajantes: o lleva a bordo un navegante ruso, o no habría permiso.

La ruta prevista vía Moscú se cambió entonces por otra que evitaría Rusia en todo lo posible.

Desde Madrid, en 1998, volé a Francia, Italia (medio costeando Bosnia y amablemente seguido por los cañones de una fragata), Grecia y Chipre, para aterrizar en Beirut, un lugar hostil por un estado de guerra latente y donde me atendieron muy bien. Fui autorizado a proceder a Jordania, vía Siria, y requerido subir a 15.000 pies, algo muy difícil con un techo real del avión



de 9.000 pies. Todo un proceso de imaginación y puntuales fallos del transpondedor me ayudaron solucionar el problema. Me impactó ver una frontera físicamente desde el aire, la de Jordania con Siria.

Se puede decir que desde allí empezó la gran aventura. El esplendor del desierto de Arabia, las plataformas petrolíferas en el Golfo Pérsico, los 50 grados en cabina rascando la salvaje costa paquistaní, y la locura de los aeropuertos indios, en particular el de Calcuta, donde administración y corrupción son tal para cual.

**«El Vans RV8 es un biplaza que vuela rápido y aterriza despacio. Extremadamente ágil, permite la acrobacia clásica, hasta 6 Gs (9 a rotura). Su disposición en tándem le permite buen campo de visión»**

Bangladesh, con el impresionante delta del Ganges, y Myanmar, la antigua Birmania, un país realmente bonito y con una población, desde mi punto de vista, muy cercana y humilde. Un país que poco a poco sale del aislamiento pero lamentablemente lo hace con contrapartidas, básicamente las que llegan del triángulo de oro.

Tailandia, y Vietnam...

Ho Chi Minh, antigua Saigon, me recibe con fotografías, militares y otros desconocidos. Se trata al parecer del primer avión ligero que aterriza allí desde la guerra de

Vietnam. Además, el maletero externo tiene aspecto de bomba.

Lo que parecía una bonita recepción se convierte en un arresto. Un cargo de aterrizaje ilegal y el empeño en que reconociera haber hecho algo que no hice, al disponer de todos los permisos, inclusive el de aterrizar.

Mi, digamos, "fuga" del hotel donde debería permanecer arrestado, tampoco ayudó a mejorar los ánimos y me convertí en un problema internacional que se resolvió gracias al Ministerio de Asuntos Exteriores. Esa supuesta fuga consistió realmente en un traslado al Consulado de España, donde me sentía mucho más protegido.

Llegó el día de la liberación y el empeño por parte de las autoridades

locales de firmar un documento escrito en vietnamita, en el que supuestamente reconocía haber aterrizado ilegalmente. Tras las oportunas modificaciones, pude firmarlo ante los tres funcionarios (el bueno, el feo y el malo) y abandonar finalmente su tenebroso edificio de seguridad.

Pero los problemas se reprodujeron de nuevo en Da Nang (donde los restos de los bombardeos aún estaban visibles) debido al suministro de combustible, un combustible de baja calidad que me produjo fallos de motor en la vertical de Hanoi, donde, por supuesto, no deseaba aterrizar.

China fue impresionante y el trato recibido en sus aeropuertos (además de no hacerme pagar los 1.300 dólares de tasas de aterrizaje en tres de ellos) muy bueno. La tormenta sobre Harbin, al noreste de China, a mi regreso por prohibición de entrada en espacio aéreo soviético, fue peligrosa (nada que ver con los monzones Indios), con nubes mameladas y turbulencia fuerte. Tras unas dos horas de huir de una tormenta que parecía perseguirme, pude aterrizar y salir al día siguiente, esta vez, con la garantizada autorización soviética.

Kabarovsk, el aeropuerto de entrada, estaba envuelta en niebla y humos de grandes incendios locales, con una visibilidad de tan solo 200 m; y eso sí, un buen controlador de GCA (Aproximación Radar controlada desde tierra)

Rodeado de serios militares con gorra enorme, todo fueron atenciones.

Allí conocí a mi navegante, Alexander Markovich, una persona tan amable



como valiente: subir a ese minúsculo avión, con un peso de 297 kilogramos y piloto desconocido, requiere de una gran dosis de disciplina, muy próxima al que acepta una misión suicida.

Fueron seis días de vuelos a lugares remotos, antiguos puestos de vigilancia radar de la guerra fría. En el último salto un violento engelamiento que casi nos deja para siempre formando parte de la estepa siberiana, sin olvidar el remanente de unos seis litros de combustible, al aterrizar en Anadyr.

Ya de nuevo en solitario, la alegría de cruzar el estrecho de Bering, tras volar por encima de una enorme manada de ballenas belugas y aterrizar en Nome, Alaska.

A partir de allí todo facilidades, tanto en Canada como en Estados Unidos, para finalmente llegar una semana tarde a la reunión anual de la Experimental Aircraft Association, en Oshkosh, con la satisfacción de que esperaron a clausurar el evento, a mi llegada.

A petición del SHYCEA al Estado Mayor del Aire, fui honrado con una Cruz al Mérito Aeronáutico por ese gran vuelo, y eternamente agradecido por todo el apoyo recibido por el Ejército del Aire, no solamente moral, sino mediante el suministro de equipo de supervivencia y gestiones internacionales a través de las Agregadurías.

## GRANDES VUELOS HISTÓRICOS ESPAÑOLES

Volando por las costas de Pakistán, y sintiendo sobre India los monzones en el parabrisas de mi avión, la mente

se perdía a veces, tratando de imaginar a los miembros de la Patrulla Elcano, a bordo de sus biplanos Breguet XIX, rumbo a Manila.

El gusanillo de lo vivido en 1998 de alguna forma seguía vivo y me planteé entonces volar a Manila en homenaje a aquellos grandes vuelos históricos.

Allá por el año 1933, Rein Loring realizó su segundo vuelo a Manila a bordo de un Comper Swift, una auténtica maravilla de avión, elegante y eficiente. Un bonito proyecto más realista a repetir que construir, por supuesto, un Breguet XIX.

Así nace el vuelo Madrid-Manila, con una réplica del Comper Swift, que en principio iba a ser construido en la Maestranza de Albacete (motor y célula) y en Iberia (capós y depósitos).

Finalmente la autorización definitiva no se materializó para la Maestranza y tuve que recurrir al plan B, un MCR01, avión similar en tamaño, pero mucho más moderno y rápido, que además de homenajear a mis compañeros precedentes, permitiría intentar la primera vuelta al mundo en la historia de España, a bordo de un monomotor, y también la primera vuelta al mundo en el avión más pequeño (con sus 6,6 metros de envergadura) que en la historia de la aviación mundial lo haya hecho.

Con el patrocinio de Iberia, Viva Tours, Adventia y Senasa, y de nuevo

**«Con el Vans RV8 nace de nuevo un proyecto: la vuelta al mundo sobrevolando los polos geográficos terrestres, un proyecto realmente al límite, aún no conseguido por ningún avión monomotor»**

con todo el apoyo del Ejército del Aire, el vuelo se materializó en el verano de 2001.

Radiotelevisión Española, en concreto con su programa "Al filo de lo Imposible", documentó el vuelo, facilitando para ello

un cámara que iría a bordo de un avión "escoba" que tendría que conseguir.

Fue realmente difícil encontrar avión y piloto para ese vuelo. Finalmente gracias a Aerotec y mi buen amigo Tomás Marqués Fernández Bernal, también compañero de la XXXII de la Academia General del Aire, conseguimos un bimotor Piper Seneca, que iría comandada por un



## VUELTA AL MUNDO 2001

Distancia total volada: .....	20.741 nm (38.412 kms)
Tramo más largo (distancia): .....	Hakodate-Shemnya-1.515 nm (2.805 km)
Vuelo más largo ( tiempo): .....	Hakodate-Shemnya-13:00 h.
Días de vuelo: .....	23
Horas totales de vuelo: .....	171:51 h.
Velocidad media: .....	120.69 kts (223.5 km/h)
Duración del viaje: .....	44 días de calendario
Distancia sobre agua: .....	9.700 nm (18.000 km)
Combustible gastado: .....	946 US gallons (3.595 litros) (el motor funcionaba con mezcla rica)
Lugares más amables: .....	Arabia Saudita, Filipinas, Corea, EE.UU., Islandia
Tasa más elevadas: .....	Japón
Temperatura de cabina mayor: .....	48°C
Temperatura de cabina menor: .....	02°C
Máxima velocidad suelo: .....	172 kts
Mínima velocidad suelo: .....	98 kts
Mayor altitud indicada : .....	13.700 ft
Lugares que más me gustaron: .....	Egipto y desierto saudí, costa de Pakistán, costa de Alaska y sus glaciares, Noreste de Canadá y Groenlandia.

piloto de Iberia dispuesto en principio a vivir esta aventura.

Esa disposición previa fue cambiando con el tiempo: no se trataba de un paseo, sino de un vuelo realmente difícil y con sus dosis de riesgo, que personalmente estaba dispuesto a aceptar, pero que no resultó tan evidente para otros.

Con salida desde Maticán y posterior conferencia en Cuatro Vientos, volé a San Javier donde viví uno de los momentos más inolvidables por la despedida protagonizada en vuelo por la Academia General del Aire, cuyos aviones E-26 Pillan, me escoltaron temporalmente en formación.

Costeando el norte de África, hasta Túnez y de allí, vía Italia y Grecia, volé a Egipto, donde la amabilidad de sus controladores me condujeron mediante vectores radar a las pirámides de El Cairo, todo un lujo en aviación deportiva.

Mar Rojo, Arabia, Emiratos, Irán, Pakistán, India (esta vez evitando Calcuta), Myanmar, Tailandia, Camboya y Vietnam (donde no pensaba aterrizar ni con motor parado) destino a Manila.

Una magnífica recepción por el Estado Mayor del Aire y nuestro Agregado Militar en Tailandia, materializó el deseado homenaje a la Patrulla Elcano. Fue otro gran momento personal y emocional que nunca se borrará de mi mente y corazón.

Evitando China y Rusia (es decir, evitando enormes tasas y burocracia), volé a Taiwan y Corea del Sur, donde un reactor comercial casi puso fin a



mi vuelo. Arrancó la cúpula del avión al hacer caso omiso a mis indicaciones visuales dirigidas a evitar que sus reactores apuntaran hacia mí al virar hacia su posición de despegue. Todo fue originado por la rotura de una frágil llanta de fibra de carbono de la rueda del tren principal (solucionado por un gran tornero que hizo en apenas dos horas una réplica en acero) que me dejó tirado cerca de la cabecera de la pista en servicio en Cheju.

Desde Corea del Sur, atravesé Japón hasta Hakodate, en el norte del país, donde los gastos de gestión del *handling* para pagar los 60 dólares de tasas fueron de unos abusivos tres mil dólares.

La estancia en Japón se prolongó más de lo debido por el agente de *handling* y comprometió el salto a Estados Unidos debido a las condiciones meteorológicas. Finalmente pude hacer uno de los saltos más difíciles de la vuelta al mundo, directo a la Isla de Shemnya en las Aleutianas, donde la meteorología no fue acogedora y costó dos aproximaciones instrumentales con un techo a tan sólo 60 pies, sin aeropuertos alternativos confortables.

Vía Aleutianas y costa oeste americana hasta Sacramento, pude disfru-

## RESUMEN DE DATOS DEL VUELO "HACIA EL AMANECER"

Distancia volada: .....	15.805 nm (29.270 km)
Tiempo volado: .....	222 h 4 minutos
Combustible utilizado: .....	880 gallons (3.330 litros)
Días ocupados: .....	53 días
Días volados: .....	34 días
Tiempo diario medio: .....	6.5 h
Velocidad media: .....	70.2 kts (130 km/h)
Max. veloc. suelo: .....	110 kts (203 km/h) (Anadyr-Nome)
Min. vel. suelo: .....	35 kts (65 km/h) (Calcuta-Yangon)
Max. OAT: .....	120 F (49 C) (Karachi-Ahmadabad)
Min. OAT: .....	5F (-15 C) (Evensk-Anadyr)
Max. continuo IMC: .....	6 hrs (Wuhan-Tianjin)
Max. autonomía: .....	16 h
Max. tiempo volado: .....	09:40 h (Amman-Riyadh)
Distancia más larga: .....	775 nm (1435 km) (Amman-Riyadh)
Distancia más larga sin depósito auxiliar: .....	540 nm (1000 km) (Evensk-Anadyr)
Min. combustible remanente: .....	1.3 US gal (5 litros) (Evensk-Anadyr)
Distancia total sobre mar: .....	2.521 nm (4669 km)
Tramo sobre mar más largos: .....	485 nm (898 km) (Kerkira-Paphos)
	480 nm (Anadyr-Nome)
Despegue más largo (50 ft): .....	9.000 ft (Amman)
Peso mayor al despegue: .....	1.500 lbs (Amman)
Peor visibilidad al aterrizar: .....	1.000 m (Khabarovsk)
Altitud máxima de crucero: .....	11.000 ft (Anadyr-Nome)
Tasa de aterrizaje más elevada: .....	\$ 1.200 (Tianjin)
Momentos de mayor peligro: .....	Primer despegue de Amman
	Englamiento severo (Evensk-Anadyr)
Web seguida por 16.000 personas.	



tar al seguir ríos a muy baja cota (Yukon), perseguir osos, meterme dentro del cráter de un volcán (Mt Saint Helen), recorrer el parque nacional de Yosemite y el gran Cañon del Colorado para llegar a tiempo esta vez, a la reunión de 2001 de la construcción amateur en Oshkosh.

Una vez finalizada la reunión y con el abandono del avión acompañante, volé vía Goose Bay a Islandia y desde allí directo a Salamanca donde completé la vuelta la mundo el primero de agosto de 2001.

El documental que se filmó está disponible en internet (RTVE, al filo de lo Imposible, vuelo al amanecer). El avión respondió bastante bien, aunque presentó varios problemas y gran sensibilidad del motor a situaciones de formación de hielo, comparado con el avión de 1998.

Una vez finalizada la vuelta al mundo y de alguna forma, ha-

ber dejado que su poso hiciera efecto, decidí, con gran pena, vender ambos aviones, el Kitfox y el MCR01, como forma posible de construir el avión que siempre había soñado tener: un Vans RV8.

Se trata de otro avión de construcción amateur, de aluminio, con motor de 180 caballos.

Una maravilla de diseño, tan estético como eficiente, muy popular en Estados Unidos.

En concreto, esta versión 8 de Vansaircraft, es la elegida por los pilotos de combate americanos una vez que terminan su servicio activo, para revivir de alguna forma, sus vivencias de vuelo.

Es un avión biplaza que vuela rápido y aterriza despacio. Extremadamente ágil, permite la acrobacia clásica, hasta 6 Gs (9 a rotura). Su disposición en tándem

permite al piloto disfrutar de un buen campo de visión a ambos lados, en contraposición a los biplazas lado a lado.

En otras palabras, un avión perfecto para seguir descubrien-

**«Existen probabilidades racionales de conseguir el proyecto, incluso en esta época de crisis, pero también existen condicionantes que amenazan con paralizar el proceso que ya está en marcha»**

do nuestro planeta desde esa posición única, que es el vuelo.

Y como no, con él nace de nuevo un proyecto, o mejor dicho, ya había nacido pero era inviable con los aviones anteriores: la vuelta al mundo sobrevolando los polos geográficos terrestres, un proyecto realmente al límite y que no en vano, a día de hoy, aún no se ha conseguido por ningún avión monomotor.

Las condiciones polares son extremas, tanto por el frío como por los vientos catabáticos. En particular, las condiciones antárticas son mucho más duras que las árticas. Operar en lugares remotos, donde las condiciones de supervivencia son marginales y abarcan tanto la supervivencia polar como la marítima, requieren un avión de gran autonomía que a su vez, condiciona la capacidad de dotarle de ese equipo de supervivencia necesario. Estamos hablando entonces de un compromiso, entre la capacidad y la necesidad.

Por otro lado cabe comentar que la Antártida tiene su propio tratado, y condiciones. Cualquier persona que opere allí es responsable de recoger su propia contaminación. En un supuesto accidente, por ejemplo, habría que aportar los medios para retirar los restos, y eso solo se puede garantizar contratando un seguro que, al tratarse de un avión monomotor, evidentemente conlleva un precio bien elevado.

Este proyecto no es viable, en mis circunstancias personales, sin un patrocinio. En otras palabras, sin patrocinio no hay proyecto.

A día de la fecha existen probabilidades racionales de conseguirlo, incluso en esta época de crisis, pero también existen condicionantes que amenazan con paralizar el proceso que ya está en marcha.

Haya o no vuelo, siempre he pensado celebrar el 75 aniversario de la creación del Ejército del Aire, con un proyecto como este, que permite mantener vivo nuestro espíritu aeronáutico.

Es de resaltar que las operaciones de este tipo no son bienvenidas por

**«Haya o no vuelo, siempre he pensado celebrar el 75 aniversario de la creación del Ejército del Aire, con un proyecto como este, que permite mantener vivo nuestro espíritu aeronáutico»**

algunos científicos, quienes consideran, por ejemplo, la Antártida, en vez de un patrimonio mundial, su propio patrimonio.

Existen varias Bases en el continente Antártico, incluso en el propio Polo Sur,

pero después de un estudio he considerado más adecuado evitar aterrizar en ciertos lugares, básicamente los operados por Estados Unidos.

Ello implica dotar al avión de una extraordinaria autonomía, y, por extraordinaria, hablamos de 32 horas.

El vuelo antártico en principio contempla tres opciones, en orden de preferencia:

A) Despegar de Tasmania o el sur de Nueva Zelanda (Dunedin), para volar directo al Polo y aterrizar en la base argentina de Marambio, para repostar y volar a Ushuaia

B) Despegar de Ushuaia, directo al Polo y aterrizar en Wilkins (base Australiana) y de allí a Nueva Zelanda, o aterrizar en Marambio y de allí de nuevo a Ushuaia.

C) Despegar de Sudáfrica, volar al Polo, y aterrizar en Patriot Hills, para repostar y proceder a Ushuaia

Cualquiera de las tres opciones tomaría del orden de 28 horas de vuelo, con un remanente de unas cuatro horas.

Después de haber seguido la meteorología antártica durante estos dos años pasados, estimo que las ventanas en la cual el salto sería posible serían del orden de tres durante el mes de diciembre, el verano local. Quizás también algún día de finales de noviembre o primeros de enero. Es decir, pocas oportunidades.

El frío es un obstáculo claro a vencer, con unas temperaturas estimadas de unos 40 grados bajo cero. La cúpula del avión ha sido modificada y en vez de remachada, ha sido pegada con un *epoxy* de la marca Loctite, que sus propios ingenieros me han recomendado, al mantener sus propiedades a esas temperaturas tan bajas.

El plano de construcción invitaba a sujetarla a su soporte de tubos de acero con remaches, pero los taldros en el metacrilato son proclives a fisuras y roturas por la alta con-

tracción de este material con la disminución de temperatura.

Pero el mayor obstáculo es el riesgo de formación de hielo. No tanto en la Antártida, sino en la ruta hacia ella, al despegar con temperaturas del orden de 10 grados sobre cero y tener que pasar posteriormente por temperaturas más frías donde el aire no es lo suficientemente seco como para evitar la formación de hielo.

Una solución es instalar un turbo al motor, en concreto turbo-normalizado, que sencillamente mantiene una atmósfera hasta los 25.000 pies y por supuesto, la disponibilidad de los 180 caballos del motor.

El compartimento del motor está modificado precisamente con este objetivo, aunque físicamente el turbo no está instalado, pendiente de patrocinio y de balanza de conveniencias. Subir a 20.000 pies conlleva uso de oxígeno de ocho a diez horas, que requiere la instalación de sendas y pesadas botellas; un gran inconveniente por la falta de espacio y ya de por sí elevada carga de combustible.

Mil litros de gasolina 100LL, 700 kg, repartidos por todo el avión: por todo el borde de ataque, por gran parte de la sección trasera del ala, por los bordes marginales, por un depósito delantero, por un depósito trasero y por un depósito exterior que se puede lanzar, y cuyo sistema ya he instalado a partir de un lanzador de bombas de 250 kg, colaboración del Museo del Aire.

Toda la distribución y control de combustible ya están instalados, a falta de los depósitos desmontables. También el control eléctrico de las bombas de combustible para el vaciado de urgencia de todos los auxiliares, caso de darse la necesidad de regreso de emergencia.

El Polo Norte, comparado con el Sur, en principio es más asequible, al existir aeropuertos más cercanos al mismo. Los puntos a unir serían Svalbard (Spitzbergen), Polo Norte y Resolute en Canadá.

Contrariamente a lo imaginado, el vuelo tendría que hacerse en abril en vez de julio, cuando el calor funde el casquete polar y produce densas nieblas que imposibilitarían un aterrizaje/amerizaje de emergencia

Tal y como comentaba antes, el espacio en la cabina es reducido y llevar el equipo de emergencia es racionalmente obligatorio. Estamos hablando de una balsa con doble fondo, en la cual debería ser capaz de subsistir al menos siete días. También un paracaídas en caso de encontrarme con un mar arbolado que impidiera un amerizaje seguro y la capacidad de saltar con la balsa y su equipo de supervivencia. Por ello ya está diseñado un sistema de suelta rápida de la balsa, con la que me lanzaría de forma similar a los paracaidistas militares con equipo pesado.

Un casco, para protección de la cabeza en caso de destrucción de la cúpula por frío, y todo el equipo de supervivencia polar, que incluiría localización mediante baliza y tinte colorante similar al que se usa en el mar. También un traje que permita temporalmente la supervivencia en el mar, y oxígeno para al menos los tres minutos que necesitaría para evacuar el avión e inflar la balsa, caso de quedar con la cabina por debajo de la superficie después de un amerizaje.

El vuelo en sí es difícil, pero más aún establecer todas las alternativas, definir las y solucionarlas.

La construcción del avión llevó 10 años, básicamente por las modificaciones expuestas. El motor elegido, una mejora de un Lycoming IO 360 hecha por la empresa XP Superior, con mejores calidades, lubricación y menor consumo. Su encendido es mezcla de electrónico y clásico de magnetos, siendo el segundo automático en caso de fallo del encendido electrónico más eficiente.

La hélice, metálica y de velocidad constante, bipala con objeto de hacerla más eficiente en cuanto a consumo de combustible, y de mayor diámetro (74 pulgadas) que la estándar de 72 pulgadas.

El avión está completamente equipado IFR, con transpondedor modo S, piloto automático y comunicaciones VHF con separación de canales de 8,33hz. Irá dotado con comunicación vía satélite Iridium y de seguimiento en tiempo real. También dotado de cámaras exteriores e interiores.

Está prevista la instalación de un aetalómetro para recoger datos de CO2 alrededor del mundo a una alti-

tud media de 5.000 pies, en colaboración con la Universidad de Granada, en concreto CEAMA.

Esta instalación seguramente se llevará a cabo independientemente del vuelo, a fin de colaborar en el estudio de la atmósfera y del cambio climático.

El vuelo se efectuará en solitario, aunque está previsto que en lugares emblemáticos (como el Salto del Ángel, Cristo del Corcovado, etc) puedan tomarse imágenes desde otras aeronaves para crear un documento audiovisual de calidad.

La colaboración del Ejército del Aire, aprobada por el Estado Mayor del Aire, gracias de nuevo a su Servicio Histórico SHYCEA, y al Gabinete del Estado Mayor, se prestará en forma de apoyo internacional y con

ra resistir el impacto del oxígeno líquido en caso de una fuga durante una recarga, es decir temperaturas de menos 185 grados.

Una vuelta al mundo por los Polos requiere un nombre de proyecto: "Cielo Polar" recoge toda la ilusión y trabajo, el sueño y la fantasía.

## EL SUEÑO

El sueño de explorar nuestro planeta desde ese lugar tan privilegiado que es el cielo, recorrer la geografía africana, desde los desiertos, pasando por el Kilimanjaro y las cataratas de Victoria hasta Madagascar. Recorrer todo el océano Índico, el continente australiano y Nueva Zelanda.

Descubrir los lugares tan vírgenes



equipos de supervivencia compatibles con el vuelo.

Gracias a su apoyo y con la colaboración del Ala 35, he podido efectuar un vuelo de prueba a 24.000 pies de altitud de densidad, usando el sistema de oxígeno proporcionado con su regulador a demanda.

El objeto del vuelo de prueba no buscaba comprobar el techo del avión, sino la integridad de la cúpula, aunque la temperatura alcanzada fue solamente de 22 grados bajo cero, lejos de los 40 que hubiese deseado.

También me proporcionó el Ala 35 un mono especialmente diseñado pa-

como remotos, la Antártida en su esplendor. La costa Este sudamericana, el Amazonas, Méjico, y gran parte de Norte América para finalmente volar sobre las aguas heladas del Polo Norte y volver a Madrid a través de Islandia.

La ilusión de poder compartir todos los momentos, que sé que serán de todo tipo, y continuar con el espíritu de homenaje al 75 aniversario del Ejército del Aire.

Un sueño condicionado pero no cerrado, con un avión ya preparado y la experiencia acumulada.

Un sueño igual a los anteriores sueños que se hicieron realidad ■