



PLAVIA "Gurripato II"



Es un velero monoplaza de entrenamiento avanzado que cubría las especificaciones de la categoría "semiacrobática", diseñado por los ingenieros aeronáuticos *Emilio Gil Cacho* y *Felipe García Ontiveros*, en 1949, partiendo de las experiencias obtenidas con el "*Gurripato I*", y fabricado artesanalmente por P.L.A.V.I.A. Hizo su primer vuelo en el verano de 1960. La construcción era clásica, totalmente en madera.

En otoño de 1961 dos unidades del prototipo fueron destinadas a las escuelas de vuelo sin motor para ser sometidas a una experimentación de rendimiento escolar, concretamente como velero de entrenamiento avanzado e iniciación a los vuelos de concurso y marca. Si bien el otoño estaba ya muy adelantado, no hubo ocasión de intentar vuelos extraordinarios, cuando se realizaron vuelos deportivos se pudo comprobar que el "Gurripato II" era un excelente velero, válido no solamente para la transición, sino para iniciarse en los vuelos de marca.

Destacaban en él una extraordinaria maniobrabilidad y estabilidad en las térmicas, aún en virajes cerrados y a poca velocidad. Su coeficiente óptimo de planeo práctico superaba sensiblemente al teórico, es decir, era del orden de 1:25, y ello con una magnífica velocidad sobre la trayectoria.

Comparándolo con otros veleros, puede decirse que el "Gurripato II" superaba al "Kranich II" en rendimiento, y en lo que a la eficacia del mando de alerones se refiere, tenía excelentes controles como cualquier velero de la época (el **Ka-6**, por ejemplo). Todo ello, unido a su gran robustez, le permitía el vuelo en nubes y la acrobacia elemental, lo cual hacía pensar que los volovelistas españoles tenían ya la posibilidad de disponer de un estupendo velero de diseño y fabricación nacional para la obtención de los títulos superiores de vuelo a vela.

El ala es alta, de forma trapezoidal con los bordes marginales redondeados y monolarguero con cajón de borde de ataque resistente a la torsión. El fuselaje es monocasco, con cuadernas de



pino y forro de contrachapado de abedul. La cabina es cerrada, de gran visibilidad, extraordinariamente amplia y cómoda y tiene capacidad para la instalación de equipos de oxígeno y radio. Lleva colocados ganchos de remolque avión (en el morro) y remolque torno, con tiro sobre el centro de gravedad.

El tren de aterrizaje está formado por una rueda central, situada próxima al centro de gravedad y por detrás del mismo. Como tren auxiliar dispone de un patín de madera de fresno. Como protección del fuselaje, en su parte posterior dispone también de un pequeño patín de cola situado inmediatamente por debajo del larguero de la deriva.

Características generales:

Envergadura: 15 m.

Longitud: 7,35 m

Peso en vacío: 164 kg.

Max. peso bruto: 270 kg.

Velocidad de pérdida: 55 km/h.

Max. velocidad: 200 km/h

Coefficiente de planeo: 23:1

Antonio Utrilla