

TRANSAVIA PL-12 "AIRTRUCK"



TRANSAVIA PL-12 AIRTRUK

Pocas aeronaves en la historia de la aviación pueden presumir de un aspecto tan peculiar y desconcertante a primera vista como el Transavia PL-12 Airtruk. Con su doble viga de cola, su cabina encaramada sobre una enorme tolva de carga y su silueta que parece desafiar toda lógica aeronáutica convencional, el Airtruk es, sin duda, uno de los aviones más singulares que jamás han entrado en producción en serie. Y sin embargo, detrás de esa apariencia extravagante se esconde una solución de ingeniería brillante, fruto de una necesidad muy concreta y de la inventiva de un diseñador fuera de lo común.

Los orígenes: una necesidad neozelandesa

A mediados de la década de 1950, Nueva Zelanda necesitaba aviones específicamente diseñados para el esparcido aéreo de fertilizantes —lo que se conoce como *topdressing*—, ya que los aparatos heredados de la Commonwealth estaban llegando al final de su vida útil. La agricultura intensiva en terrenos de difícil acceso hacía de la aviación agrícola una actividad esencial, y los operadores exigían máquinas más eficientes, robustas y fáciles de recargar en el campo.



Fue en ese contexto donde surgió la figura del diseñador italiano Luigi Pellarini, cuya visión daría lugar a uno de los conceptos aeronáuticos más atrevidos del siglo XX. Pellarini concibió el prototipo PL-11 Airtruck en Nueva Zelanda, aprovechando componentes de aviones Harvard excedentarios de la fuerza aérea neozelandesa. Sin embargo, problemas financieros impidieron su producción en serie. El proyecto parecía condenado al olvido, pero la idea era demasiado buena para dejarse morir.

Nace Transavia: del prototipo a la producción

En 1964 se constituyó Transavia Corporation, filial de la constructora Transfield Pty Ltd, con el objetivo de llevar a producción el diseño mejorado de Pellarini: el PL-12. El prototipo realizó su primer vuelo el 22 de abril de 1965 en Bankstown (Nueva Gales del Sur), pilotado por el neozelandés Neil Johnston, y obtuvo la certificación de tipo el 10 de febrero de 1966.

Dado que el nombre "Airtruck" estaba registrado por empresas neozelandesas para el anterior PL-11, Transavia eligió la grafía alternativa "Airtruk" para su PL-12, aunque en la práctica ambas denominaciones se usan indistintamente.

Un diseño pensado desde la tierra, no desde el aire

Lo que hace verdaderamente especial al Airtruk no es solo su aspecto, sino la filosofía que lo inspiró. Pellarini no diseñó un avión y luego le añadió una tolva: diseñó todo el conjunto —avión, tolva y operaciones en tierra— como un sistema integrado. El amplio espacio entre las dos vigas de cola, de 3,5 metros, permitía que un camión de carga maniobrase libremente alrededor del avión para rellenar la tolva con rapidez, reduciendo al mínimo el tiempo en tierra y maximizando la eficiencia operativa.

La tolva estaba fabricada en acero y aluminio aeronáutico y recubierta interiormente con resina epoxi para resistir productos químicos corrosivos y poder transportar líquidos. Las alas, vigas y superficies de cola eran de aleación de aluminio, mientras que carenados y capotas eran de fibra de vidrio moldeada. Todo estaba pensado para aguantar las duras condiciones del trabajo agrícola: vibraciones, polvo, humedad y productos corrosivos.

El modelo básico estaba propulsado por un motor Continental IO-520-D de 300 CV (224 kW), con una envergadura de 12 metros y capacidad de tolva de aproximadamente un metro cúbico.

Variantes y evolución



El éxito del modelo básico propició el desarrollo de nuevas versiones. A partir del PL-12 original se desarrollaron el T-300 Skyfarmer (1978), con motor Lycoming IO-540; el T-300A (1981) con aerodinámica mejorada; y el PL-12U, versión multipropósito configurada como transporte de pasajeros, ambulancia aérea o avión de reconocimiento, del que varios ejemplares fueron adquiridos por el Gobierno de Tailandia. La producción total alcanzó aproximadamente 118 aeronaves entre todas las variantes, cifra que algunas fuentes elevan hasta 150. En cualquier caso, se trata de una producción muy reducida, lo que convierte a cada ejemplar superviviente en una pieza de extraordinario valor histórico. La fabricación del T-300 cesó definitivamente en 1985.

Una pequeña curiosidad cinematográfica

El Airtruk trascendió incluso el mundo de la aviación para aparecer en la gran pantalla. Un ejemplar participó en el rodaje de *Mad Max: Más allá de la cúpula del trueno* (1985), la tercera entrega de la célebre saga australiana protagonizada por Mel Gibson. Su silueta inconfundible encajaba a la perfección en el universo postapocalíptico de la película.

La singular historia de cómo llegó a España

La presencia de este avión en Cuatro Vientos tiene una historia que merece ser contada con detalle, porque es tan peculiar como el propio aparato. En 1977, este Airtruk llegó al aeropuerto



de Sabadell procedente de Sídney, Australia, tras haber recorrido 22.000 kilómetros en tan solo 15 días, con el objetivo de realizar una demostración y explorar su posible venta en el mercado español. Cruzar

medio mundo en un avión agrícola de poco más de 300 caballos era, de por sí, toda una proeza. Tras efectuar ese vuelo promocional, el aparato permaneció varios años inactivo, estacionado en el aeródromo de Sabadell, sin que cuajase ningún acuerdo comercial. Finalmente, en 1991



fue donado al Museo del Aire de Cuatro Vientos, donde ha encontrado el destino que merece: ser admirado por los visitantes como testimonio de una de las soluciones más ingeniosas e insólitas de la historia de la aviación agrícola.

El ejemplar de Cuatro Vientos

Con menos de 6,5 metros de longitud, el Airtruk es uno de los aviones más pequeños de la exposición exterior del museo, en notable contraste con el gigantesco Boeing KC-135 Stratotanker que se exhibe junto a él. A pesar de su reducido tamaño, es difícil que pase desapercibido: su silueta única llama la atención de todos los visitantes y genera invariablemente la misma pregunta: *¿cómo vuela esto?* La respuesta, como hemos visto, está en la genialidad de un diseño que antepuso la funcionalidad a las convenciones.

El ejemplar conservado en el museo porta la matrícula australiana **VH-TRQ**, número de construcción G-783, y corresponde a la variante T-320. Es uno de los pocos Airtruk que pueden contemplarse hoy en un museo europeo, lo que lo convierte en una pieza de especial valor para cualquier aficionado a la historia de la aviación.