



ADONDE VAMOS NO NECESITAMOS CAMINOS

Hasta que alcancemos la aviación unipersonal, el hermoso y dócil ICON A5 es lo más parecido a un auto volador que tenemos.

La humanidad logró mandar vehículos lunares del tamaño de un *buggy* a recorrer las arenas rojas de Marte, pero un simple viaje a través de cualquier gran ciudad con tráfico todavía significa una inversión de tiempo cercana a la eternidad. No es de extrañar que muchos de nosotros nos preguntemos cuánto falta para que los tan anticipados autos voladores finalmente aparezcan y nos permitan sobrevolar nuestros hábitats congestionados. Hasta ahora, a excepción de los helicópteros policiales que circulan sin cesar, el enjambre de drones y los arcaicos aviones de propulsión a chorro, el cielo urbano permaneció sorprendentemente vacío.

POR **JOHN ALBERT**

Este dilema me llevó a un lago aislado en California. El sol apenas sale y estoy a varios cientos de pies en el aire, rozando las copas de los árboles antes de dirigirme al cielo. Junto a mí se sienta un ex piloto de guerra, quien de pronto suelta los controles y me dice: "Ahora volá vos". Para ser claro, nunca piloteé ningún tipo de avión antes: lo más cerca que estuve fue manejar en la autopista de Hollywood sin peajes mientras tomaba un *latte* y escuchaba *Physical Graffiti* de Led Zeppelin al taco. Pero en vez de ensuciar mis pantalones, agarro la palanca y doy un giro brusco. Una sonrisa me atraviesa la cara. El brillante avión futurista en el que estamos se llama ICON A5. Con el diseño de una cápsula ovoide, parece más un invento de James Bond que un típico avión pequeño. La sensación de pilotarlo en el cielo es igual a la de manejar una moto en la ruta. El A5 puede despegar, amerizar/aterrizar tanto en agua como en tierra y puede ser remolcado con un auto.

A las personas responsables de ICON les gusta hablar de la democratización del vuelo y de atraer a nuevos conversos al cielo. Es un escenario esperanzador para el rubro de aviones recreativos, estancado hace ya varias décadas: no es ningún secreto que cada vez menos gente está aprendiendo a volar desde el pico de popularidad de la actividad en 1980. Y a esto se suma que la mayor parte del diseño de aviones pequeños, como el Cessna y el Piper, permaneció inalterado desde 1950, gracias a un mercado conservador y un proceso de aprobación burocrático y ridículamente caro, al menos en los Estados Unidos. Pero el fundador y CEO de ICON, Kirk Hawkins, no está preocupado. Sentado en la escuela de vuelo que la compañía tiene en Napa Valley, transmite la intensidad de un hombre que tiene una misión. Su historia refuerza la idea: después de obtener un título en ingeniería mecánica en Clemson (Carolina del Sur), fue el director de ingeniería de un contratista aeroespacial y luego hizo una maestría en la Universidad de Stanford, pero la cosa no terminó ahí. A continuación se fue a volar un F-16 para la Fuerza Aérea, volvió, se metió de nuevo en la Stanford Business School y, finalmente, creó ICON. "Si pudiera poner a todo Estados Unidos en una habitación y preguntar si alguien, alguna vez, soñó con volar -dice Hawkins-, puedo garantizar que casi todo el mundo levantaría la mano. Pero después preguntaría quién, en efecto, está haciéndolo, y casi todas bajarían".

Él, como muchos otros en la industria, considera que la razón por la que tan pocas personas incursionan en la aviación es

la sobreregulación. Al menos, dentro de Estados Unidos, donde los potenciales pilotos privados deben cumplir una cuota de 40 horas de entrenamiento de vuelo y demostrar la habilidad para volar tanto de día como de noche, en cualquier espacio aéreo nacional. Básicamente, tenés que ser capaz de aterrizar un diminuto Cessna en el aeropuerto LaGuardia (Los Ángeles), un día de tráfico y bien entrada la noche. Lo curioso es que el mismo ente regulador estadounidense (la FAA, Administración Federal de Aviación) admite que sus requisitos son desalentadores. Luego de varias discusiones con grupos de pilotos, en 2004 incorporó una nueva categoría: pilotos deportivos de aviones ligeros, que precisan solo de 20 horas de vuelo de entrenamiento y seguir reglas básicas y específicas, como volar solo de día, mantenerse por debajo de los 10.000 pies de altura y evitar el mal clima.

Hawkins cuenta que había regresado de la Fuerza Aérea y estaba cursando en Stanford cuando llegaron las noticias de la flamante categoría de pilotos deportivos. "Había estado llevando esta vida tortuosa, siguiendo a mi corazón, y de pronto me enteré de que las reglas habían cambiado. Se sintió como si los planetas se hubieran alineado, como si toda mi vida me hubiera conducido a ese momento. Pensé: 'Tenemos que construir un avión para el pueblo, lo que la Mac Classic significó para las computadoras; un avión que te permita volar y demostrar que sos capaz de hacerlo'".

El ICON A5 es una gran pieza de diseño. No es una coincidencia: la compañía reclutó a



FUTURO



peces gordos como Klaus Tritschler, quien previamente trabajó con BMW. “Nunca fui fanático de los aviones -sostiene el diseñador austriaco-. Pero lo que me atrajo de este proyecto es que podría convertir a la aviación en un verdadero deporte. Si alguien que no sabe nada sobre aviones ve una moto rápida o un auto potente y se inspira, debería obtener la misma sensación mirando este avión”.

Lo primero que hago al ver al hermoso A5 volando sobre mi cabeza es pensar: “No hay manera de que yo pueda pilotear este avión”. Toda una vida de noticieros comunicando accidentes de aviones privados, destrozados después de colisionar contra montañas, se reproduce en mi cabeza; también imágenes de mí mismo vomitando en la cabina. Anoche, entre copas, Tritschler me habló sobre el concepto de *stall/spin* (N. del T.: parada/giro, una maniobra que implica la detención del avión y un posterior giro sobre su propio eje, generalmente en trayectoria descendente). De acuerdo a la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte, es responsable de un número significativo de accidentes aéreos fatales. Básicamente, ocurre cuando estás yendo hacia arriba, disminuyendo la velocidad, y de pronto el avión se detiene. La parte del giro es lo que, desafortunadamente, viene después. Respecto a esto, el A5 está haciendo algo de historia: es el primer avión de pro-

ducción en serie que cumple plenamente con los estándares de resistencia al giro de la FAA. En esencia, ICON ha construido un avión resistente a las vueltas. Para mayor tranquilidad, el A5 también incluye un paracaídas gigante que puede hacer planear al avión de regreso a tierra.

Eso es suficiente para meterme en el avión, que pronto se está deslizando sobre el agua como un Jet Ski, para luego arquearse hacia el cielo. La ventanilla lateral está abierta, y descanso casualmente el codo en el borde de la abertura, como un adolescente que viaja en el coche de su padre. La cabina, prácticamente transparente, ofrece una integración peculiar con el mundo exterior. La sensación resultante no es demasiado adrenalinica; es la de estar, simplemente, volando.

Es difícil predecir cuánta gente va a gastar 200 mil dólares en un vehículo recreativo, incluso uno capaz de volar. Dicho esto, el avión de ICON es cientos de miles de dólares más barato que un nuevo Cessna, aunque con una velocidad y un alcance más limitados. Hawkins permanece optimista. “El mercado de recreación al aire libre en Estados Unidos es enorme. Abarca todo: desde hacer esquí hasta viajes de mochilero y ciclismo de montaña.

Lo que nos dice acerca de los seres humanos es que quieren salir, divertirse y explorar el planeta. Existe una suerte de libertad aventurera inmanente a nosotros. Si volvéis a la aviación accesible, puede ser la expresión máxima de esa libertad”.

Dick Knapinski de la Asociación de Aviación Experimental, una organización que jugó un papel importante en el *lobby* para incorporar la categoría deportiva de aviones ligeros, está de acuerdo. “Esto va a preservar la vitalidad del mundo de la aviación -asegura-. No creo que nunca sea como en *Los Supersónicos*, con burbujas voladoras en las que nos podamos transportar. El tiempo y el dinero probablemente no dejen que eso pase, pero sí hay mucho espacio para seguir creciendo”.

No estoy seguro de concordar con Knapinski. Un avión que podés guardar en tu garaje y atar detrás de tu auto, cuanto menos ofrece un vistazo a un futuro en el que mucha más gente va a estar en el cielo, ya sea en burbujas o en autos voladores. Hawkins parece compartir esta perspectiva: “Mirá la tasa de innovación y crecimiento en la especie humana. ¿De verdad creés que nos vamos a quedar atrapados en la movilidad bidimensional? Va a llegar una época en la que la movilidad tridimensional sea mucho más frecuente. No puedo imaginar que eso no suceda”. ■



MOMENTOS MUMM

BEBER CON MODERACIÓN. PROHIBIDA SU VENTA A MENORES DE 18 AÑOS. LA IMAGEN DE LA FIGURA HUMANA HA SIDO RETOCADA Y/O MODIFICADA DIGITALMENTE.



30P

Mel Gibson

Si Mad Max, Corazón Valiente y El patriota, eran historias sobre el despertar violento de un hombre pacífico, su nueva película Hacksaw Ridge las contradice: siempre hay lugar para la paz. Mel Gibson está de vuelta en el foco de atención y parece haber cambiado.

POR **RÜDIGER STURM** PARA **PLAYBOY ALEMANIA**

