

# ELA 07

Texto: Daniel López  
Fotos: Cristina Alonso

Lejos quedan ya los 05 y 06 que vimos alumbrar en las páginas de nuestra revista. Lejos también los motores CAM-125. Esta vez la apuesta ha sido la buena y los 6 autogiros mensuales que ELA exporta a todo el mundo desde Fuenteovejuna dejan constancia de la buena construcción del modelo 07. Veámosla más en detalle.

## Construcción

El autogiro ELA 07S es un biplaza con doble mando en configuración tandem. El tren de aterrizaje es triciclo con ruedas de 4,00-6, rueda de morro orientable y tren principal de tipo ballesta fabricado en fibra de vidrio y resina epoxi. La estructura del ELA está fabri-

cada en acero inoxidable soldada con TIG. Los tubos y placas que forman la estructura son cortados por láser, lo que garantiza su homogeneidad.

El empenaje de cola, timón de dirección, y la cabina se fabrican en fibra de carbono y resina epoxi.

Las palas de rotor están compuestas de aluminio y fibra de vidrio y carbono con resina epoxi. El balancín porta-palas se fabrica en duraluminio mecanizado y va montado a través de rodamientos cónicos de rodillos a la cabeza de rotor.

El ELA va motorizado con el Rotax 912 ULS ó 914 Turbo e impulsado por una hélice DUC tripala con paso variable en tierra.

La cabeza de rotor integra los sistemas de prelanzador, trim, y freno de rotor, estos dos últimos con un innovador sistema electro-neumático.

## Abordo

Una vez en el interior destacamos la gran amplitud de la cabina y a diferencia de otros modelos nos sentimos más protegidos gracias al diseño de esta, que usa una pequeña puerta para poder acceder al interior del puesto delantero.

El panel de instrumentos es generoso para ser un modelo en tandem, con espacio para lo imprescindible y además para radio, transpondedor, presión de admisión e indicador de temperatura de escape.

Los mandos de gases, freno de ruedas y prelanzador están situados a la izquierda de la cabina, dejando para la mano derecha el stick de mando de rotor.

Los pedales mueven la rueda de morro y el timón de cola a tra-

**ELA aviación lleva muchos años fabricando autogiros. Emilio Lopez Alemany (cuyas siglas dan nombre a la empresa) es un auténtico pionero que ha sufrido en sus propias carnes lo que significa en este país esa palabra. Por siete veces lo intentó y la séptima va la vencida, damos fe de ello. Enhorabuena.**

vés de cable de acero.

El puesto trasero es tan cómodo como el delantero y al ser doble mando también se puede pilotar desde el. Para los autogiros destinados a la for-

mación se instala un panel de instrumentos trasero con anemómetro, variómetro, rpm motor y rotor e indicador de presión de gasolina para que el instructor opere con la información necesaria.

Este puesto también dispone del trim y ptt en su stick de tipo "Top Gun".

Esta toma en despegue nos permite apreciar la aerodinámica del casco.



# El superventas español





Una vez en el interior destacamos la gran amplitud de la cabina. El panel de instrumentos es generoso para ser un modelo en tandem, con espacio para lo imprescindible y además para radio, transpondedor, presión de admisión e indicador de temperatura de escape. El puesto trasero es tan cómodo como el delantero y al ser doble mando también se puede pilotar desde él.



Enlio López viendo uno de los primeros arrancos del ELA 07.

rotax en 1800.

Cámbiase muy a cabezera con el motor a 1800 rpm ajustando la velocidad con el freno de ruedas, el cual es muy eficaz e intuitivo ya que va montado sobre la distancia del gas.

Una vez en cabezera hacemos prueba de conexiones y conectamos la bomba eléctrica de combustible. Desplazamos el freno de rotor poniéndolo en la posición "vuelo" y solemos la presión del sistema con la parte del stick para despegar con "M-B". Con 2000 rpm de motor tiramos de la palanca del prelanzador y el rotor comienza a girar cuando alcanzamos 130 rpm empezamos a acelerar el motor y el rotor va cogiendo más revoluciones hasta encontrarnos con 3500 rpm de motor y 250 rpm de rotor. En este momento soltamos la palanca del prelanzador, se retrasa la palanca de mando al máximo, frenos fuera y gas progresivamente a fondo.

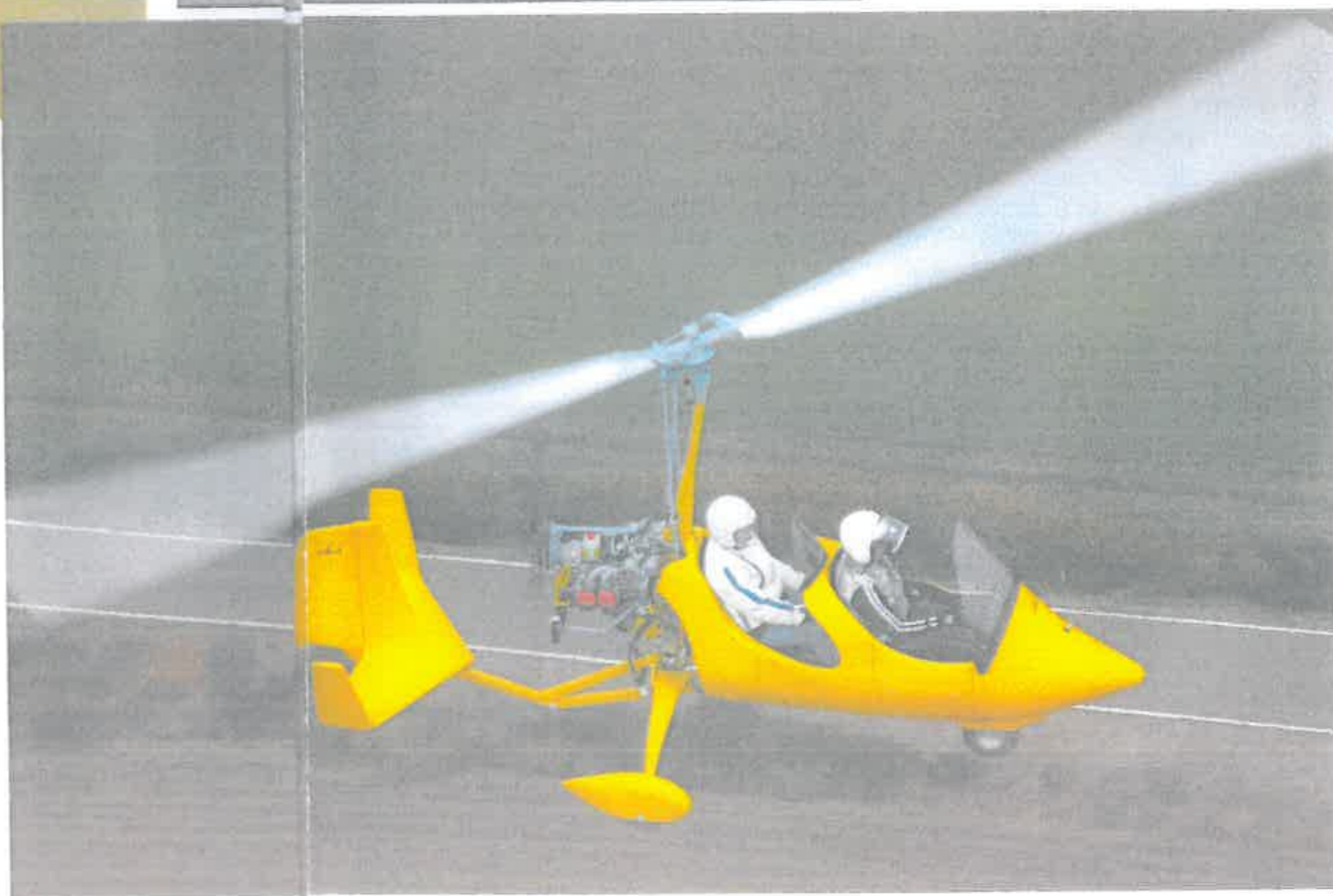
El ELA se va al aire en menos de 100 metros a 80 Km/h. Hacemos un pequeño vuelo horizontal sobre la

En vuelo

La prueba en vuelo la realizaremos en Fuenteovejuna, Córdoba, a 1800 pies de altitud con 20°C y 210

Kgs entre piloto, copiloto y combustible.

Una vez con los cinturones y cascos abrochados arrancamos el Rotax 912 y esperamos a ver las tempe-







pista hasta alcanzar 100 Km/h y tiramos suavemente del mando para ascender a 900 pies/min. mantenidos a 100 Km/h.

Una vez alcanzada la altura de seguridad vamos a comprobar la velocidad de crucero, ajustamos a 4800 rpm de motor y manteniendo el vario a 0 nos da una velocidad indicada de 135 km/h. En este momento aplicamos potencia al máximo y la velocidad se incrementa hasta que se estabiliza a 185 km/h. A velocidad de crucero el autogiro consume unos 17 litros/hora según el fabricante, lo que nos permitiría hacer de 500 Km dejando una reserva de 10 litros.

Comenzamos a ganar algo más de altura para hacer un vuelo lento y un descenso vertical. Cortamos motor a 3000 rpm y comenzamos a disminuir la velocidad, con 65 Km/hr comenzamos aplicar potencia hasta 4800 rpm y nos encontramos haciendo un vuelo a 55



#### CARACTERÍSTICAS ELA 07

<b>DIMENSIONES</b>	
Elongación (rueda)	8,22 m
Longitud	6,30 m
Altura	2,80 m
<b>PESOS</b>	
Mínimo al despegue	450 kg
Peso sin piloto	250 kg
Carga útil	200 kg
Combustible	75 l
<b>PRESTACIONES:</b>	
VNE	185 Km/h
Velocidad de crucero	140 Km/h
Número de ascenso	7 m/h
Carrera de despegue	100 m
Carrera de aterrizaje	50 m
<b>PLANTA MOTRIZ:</b>	
Motor	Rotax 912 (8,5/11 h)
Consumo (75%)	18 lit/h
Autonomía	4,50 h

Km/hr sin perder altura. En este momento cortamos motor al ralenti y empezamos a descender vertical, la sensación da un poco de vértigo si no estás acostumbrado pero es impresionante. Lo más sorprendente es el control total y absoluto sobre el autogiro aún a velocidades bajísimas.

Nos disponemos a aterrizar, ajustamos a 95 Km/h en final y cortamos motor mientras aplicamos un poco de pie izquierdo para mantenernos alineados, comenzamos a recoger a unos 2 mts y tocamos sin apenas velocidad acabando la toma con la palanca al pecho. Habremos rodado unos 2 o 3 metros.

#### Conclusión

Estamos ante una forma de aviación distinta con cada vez más interés y confianza por el gran público, prueba de ello son los 6 autogiros mensuales que se fabrican de este modelo. El ELA es sin duda una máquina muy refinada y referencia en su sector.

El ELA 07 S ha sido el modelo de autogiro más vendido en 2006. Debo decir que la protección que ofrece su cabina es extraordinaria y el viajar a 140 Km/h en el puesto trasero es más que soportable.

El autogiro ELA también está desempeñando labores de fumigación en Sud América y pronto se podrá



utilizar en España para dicho menester.

El modelo probado cuesta 38.700 Euros más iva y llave en mano, un

precio más que jugoso para una máquina de esta calidad, con un Rotax de 100hp y encima "MADE IN SPAIN".



## Especialistas en Seguros de Aviación

Somos una compañía inglesa con oficina y teléfonos de atención en España. Estamos especializados en los siguientes seguros de aviones:

Aviones ligeros, Veleros, Ultraligeros, Autogiros, Globos

Precios muy competitivos y buen servicio. Tenemos contactos con Compañías líderes tanto en Inglaterra como fuera de Europa.

Descuentos para clubs y grupos  
24/7 tel. de contacto para emergencias  
en Español e Inglés

### Joint Aviation Services Ltd.

Joint Aviation Services está autorizada y regulada por los Servicios Financieros en Inglaterra.

Tel. 968 873 311 y Fax 968 873 974 email: jointaviation@losgarres.com