



ELA AVIACION S.L.

“El sueño de un emprendedor hecho realidad”

TEXTO FEDERICO SANCHEZ
FOTOGRAFÍAS: ARCHIVO PARTICULAR DE F.S.M. / VOLAR

Han pasado quince años desde que Emilio López Alemany comenzó con la fabricación del primer prototipo de autogiro de diseño propio denominado ELA-01, así como un carro-escuela denominado 02-R para ser remolcado por un automóvil.

Este genio de la aventura empresarial ha sido, y es, un constante emprendedor que ha sabido mantener su ilusión por los aerodinos de alas rotatorias

durante todo este tiempo, venciendo dificultades y contratiempos, contando con el apoyo de su esposa Rita e hijos Emilio José y Daniel, los cuales trabajan en el negocio familiar desde aquellos sus principios (1995), en un hangar del Club de Vuelo de Griñón.

Volviendo mas atrás en el tiempo, hay que recordar que la afición de Emilio por la aeronáutica le viene desde niño, constru-

yendo aeromodelos diseñados por el mismo. Como aquello se le quedaba pequeño, entre varios amigos decidieron construir un autogiro sin motor que pudiera ser remolcado por un vehículo. Este prototipo duraría poco, pero el recién nacido Gyroclub de la Cierva le encargó otro (02-R), en el que se formarían más de 70 alumnos en la escuela de Casarrubios (1992).

Algunos de estos alumnos pidieron a Emilio que les fabricara

un autogiro con motor, quien se puso manos a la obra en las instalaciones de su padre donde trabajaba. Así, fabricaría tres autogiros llegando al modelo ELA 03 que equipaba un Rotax 582 y volaría por primera vez en 1995.

Como en el negocio de su padre no podía proseguir con su sueño, se instalaría en el hangar de Griñón vendiendo parte de su patrimonio para poder comprar maquinaria y herramientas.



El carro escuela 02-R.



El modelo 03-B.



El modelo 04-B.

comenzando así su andadura industrial junto a su familia.

La meticulosidad y la perfección son unas constantes en el trabajo de este hombre al que no le gusta dejar nada a la improvisación. Paso a paso, nuestro amigo Emilio continúa con su trabajo realizando los modelos 02 y 03B.

La necesidad de espacio le obligará a trasladarse a una nave mayor en un pequeño polígono cercano al casco urbano de Griñón y al campo de vuelo, donde probar los autogiros terminados. Con sus precarios medios va dando forma a sus ideas, trabajando la fibra y la resina, la soldadura..., siendo bastante autosuficiente excepto en ciertas piezas críticas que serán manufacturadas por empresas especializadas.

rían varias unidades, ya con el motor de 125 CV

Un año más tarde vería la luz el 07, con bastantes innovaciones respecto a todos los anteriores y motorizado con el conocido y probado Rotax 912. lo que supuso el espadarazo definitivo para certificar el aparato.

Aunque en España iban surgiendo pedidos, el interés por estas máquinas era mucho mayor en el extranjero, recibiendo demandas de Inglaterra, Francia,



Una variante más sofisticada, 06-Sport



Los primeros 06 equipaban el motor CAM 125.

Se iban sucediendo -últimos años noventa- los avances y modificaciones en los diseños con los modelos 04 y 05, siendo el 04B de cabina cerrada. Este último no resultó del todo perfecto en su vuelo, por lo que dejaría de fabricarse.

Hasta que en el 2000 surgiría el ELA 06 Sport, modelo semicarenado del que se fabrica-

Italia, Méjico, Sudáfrica, Kenia... por lo que debido a las previsiones decidieron trasladarse a una nave mayor (300 m²), en el aeródromo de Casarrubios (2003-2004). La empresa crecería en número de empleados, siendo ya nueve las personas que trabajaban en las instalaciones, llegándose a producir 30 unidades en un año. En el 2005 las