

# WILGA 35 PZL 104

Hasta nuestras páginas llega ahora un avión de origen polaco, que desde 1962 viene empleándose con mucho éxito como remolcador de planeadores y para entrenamiento de paracaidistas. Se trata del Wilga 35, maqueta que causó admiración en el Salón del «Modèle Réduit» de París en 1990, donde fue presentado. Sus prestaciones en vuelo nos dejaron a todos boquiabiertos.

Por Pedro Pérez Riera



# HORRIBLE

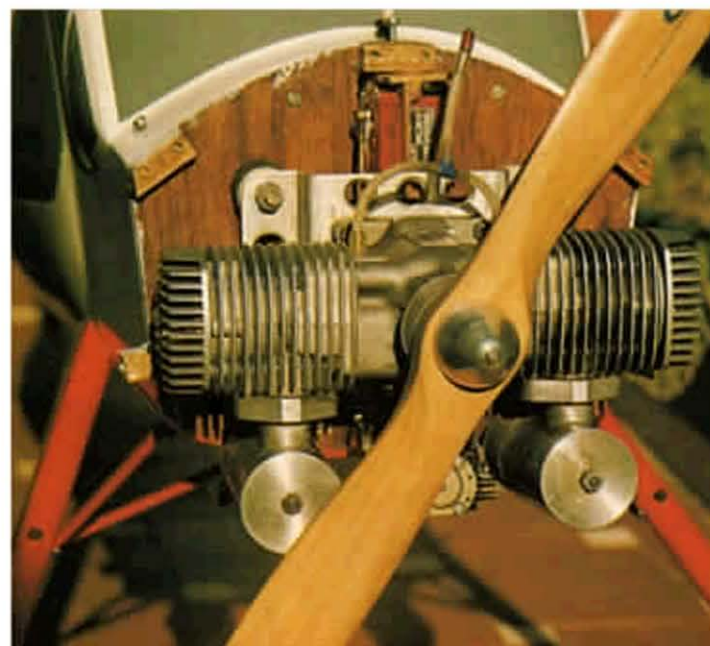


# MENTE BELLO



**E**L PRIMER avión original, proyectado y construido en Polonia, cuyo aspecto y forma se asemeja a un curioso pájaro o más bien a una libélula, fue matriculado como SP-WEZ «Wilga» y voló por primera vez el 24 de abril de 1962 (Wilga-I). Le siguieron diferentes versiones de pre-serie hasta el definitivo Wilga 35 presentado en Le Bourget en 1975. Actualmente se han fabricado cerca de 200 ejemplares, en servicio en una docena de países, y se hace de ellos abundante uso con gran efectividad en aeroclubs, como remolque de planeadores y paracaidismo. Sin entrar en demasiados detalles, este avión se caracteriza por una visibilidad perfecta hacia abajo y hacia delante; puede volar a una velocidad mínima sin entrar en pérdida; consigue grandes ángulos tanto en trepada como en descenso; dispone

**Motor OPS Twin-Maxi, de 60 cc., potencia sobrada para el Wilga a sólo 6.800 rpm.**



**Correcta instalación del motor por medio de silentblocks que absorben las vibraciones.**

de una cabina realmente espaciosa; y su tren de aterrizaje es sumamente «dulce», en él son muy difíciles los rebotes. Después de esta encuesta biográfica pasamos a describir y comentar los detalles técnicos

#### CONSTRUCCIÓN Y VUELO

Lo vi por primera vez en el festival aéreo de Franczal, Francia, y me entusiasmó de tal manera que no paré hasta que conseguí el kit de «JME» de Strasburgo.

El fuselaje, de 1.570 mm. de largo por 300 de ancho viene moldeado en fibra de vidrio-epoxi, con refuerzos y parallamas incorporado, recubierto con una fina capa de «gel coat», como el capot motor y la tapa superior del fuselaje.

El tren delantero está compuesto de dos patas de tubo de dural de 20 mm. reforzado en los puntos vitales con



**Tras algunos ajustes de carburación, el Wilga voló perfectamente con la misma docilidad de un avión para iniciación.**

barra de 15 mm. con fresados con el ángulo adecuado para la correcta alineación de las ruedas.

La suspensión se consigue con dos amortiguadores de gas, fijados al tren por rótulas que le confieren una autoalineación. Las ruedas, hinchables, son de 140x50 mm. con eje de 6 mm. Opté por carenar las patas del tren con chapa de aluminio de 0,5 mm. Se fija al fuselaje mediante tres tornillos allen de M6 por

pata, sobre un refuerzo de c/p marino de 8 mm. encolado con epoxi en el fondo del fuselaje. El arriostrado se hace con tubo de latón de 7 mm. adaptándolos a la posición de las patas de 20 mm.

### **ALAS**

La construcción de las alas es totalmente tradicional, costillas y largueros. La única variante a considerar es que requiere encolar las bisagras de flaps y

alergones a las costillas antes de su montaje. Yo me hice una plantilla y quedaron todas en su lugar exacto. Para su ensamblaje, debe apoyarse el intradós en un soporte con ranuras para paso de las bisagras, sin que estas toquen a la mesa de trabajo. Lo más económico para su construcción fue hacerlo de aglomerado de 19 mm. con una pieza de 1.300 x 400 x 19 mm. y dos de 1.300 x 90 mm. formando una especie