

Una empresa quiere explotar en Caudé el negocio de pintado y remozado de aviones

Heliworld plantea invertir más de 2 millones en un hangar y crear 15 empleos

La actividad es compatible con la concesión de Tarmac

ZARAGOZA. La empresa madrileña de mantenimiento y transporte aéreo Heliworld pretende implantarse en el aeródromo de Caudé para explotar el negocio de repintado y remodelación interior de aviones, para lo que se han iniciado las conversaciones tras las primeras gestiones emprendidas por el consorcio público en la pasada legislatura. Su implantación conllevaría también la instalación de otra empresa que pretende fabricar aviones ultraligeros, Alien Aviation, cuyo responsable, Miguel Busiguin, ejerce de intermediario en las conversaciones desde el primer día.

La compañía está dispuesta a invertir entre dos y tres millones de euros en Caudé, lo que implicaría levantar un hangar para poder trabajar. Miguel Busiguin señaló que Heliworld generaría entre diez y quince puestos de trabajo. Su propuesta pasa por hacerse cargo de la inversión y comprometer la generación de empleo a cambio de estar exento durante unos años de pagar un canon por el uso del aeródromo, «sin incluir en ellos los gastos corrientes».

Al finalizar el contrato, el hangar, de menor tamaño del construido con dinero público para la concesionaria del aeródromo, estaría a disposición del consorcio de Caudé. Legalmente, las instalaciones que se ejecuten en el aeródromo no pueden tener titularidad privada y de ahí el acuerdo de compensación planteado inicialmente por la empresa.

La actividad de Heliworld sería plenamente compatible con la



Prototipo del avión, sometido a pruebas en el aeropuerto de Huesca hace dos semanas. ALIEN AVIATION

ENSAMBLAJE ASOCIADO DE ULTRALIGEROS

La empresa Alien Aviation también podría instalarse en Caudé si fructifica el acuerdo con Heliworld, que está dispuesta a cederle espacio para ensamblar sus aviones biplaza ultraligeros. Su diseñador y responsable, Miguel Busiguin, acudió hace dos semanas al aeropuerto de Huesca para someter a pruebas al prototipo, en el que trabaja desde hace más de cuatro años y cuyo de-

desarrollo ha entrado en la fase final. Los ensayos, que inicialmente se iban a hacer en Caudé y se descartaron por sus elevadas tasas frente a las de Huesca, consistieron en hacer continuos aterrizajes y despegues para comprobar el comportamiento del aparato, fabricado en composite y capaz de alcanzar los 450 km/h en caso de que se le instale una pequeña turbina en vez del motor de

cuatro tiempos de gasolina que monta en la actualidad.

El objetivo es construir bajo encargo tras superar las últimas adaptaciones del prototipo. Su diseño responde al concepto de 'ala volante', por el que el fuselaje se convierte en parte del ala y se eliminan casi todas superficies adicionales de estabilización. Esto permite reducir su tamaño un 40% respecto a una avioneta. J. A.

concesión otorgada a la francesa Tarmac para el mantenimiento, estacionamiento y reciclado de aviones. El contrato firmado hace poco más de un año deja bien claro que queda fuera de la exclusividad «todas aquellas tareas relacionadas con mantenimiento o estacionamiento que afecten a aeronaves militares, de aviación ejecutiva de pequeña envergadura, helicópteros y UAVs (drones)». También se pueden instalar empresas dedicadas al repintado de aviones o a la reconversión de aeronaves de pasajeros en cargueros.

En estos supuestos entraría la

compañía madrileña, establecida en el aeródromo de Casarrubios del Monte y dedicada al mantenimiento de aeronaves de aviación ligera y de helicópteros. También oferta sus servicios de aerotaxi gracias a su pequeña flota de turbohélices Pilatus PC-12. En su página web destaca su «gran experiencia» en vuelos humanitarios, especialmente a África. «Sabemos que la concesión de Tarmac le otorga exclusividad, pero el área de negocio no choca con su actividad», señaló Busiguin.

Las instalaciones de Caudé serían «perfectas» para la nueva ac-

tividad que pretende afrontar Heliworld, que está convencida de poder cerrar contratos de renovación de interiores de aviones con compañías del sector. «El hecho de que no tenga tráfico aéreo es perfecto, porque permite trabajar con tranquilidad», añadió.

Por otra parte, el boletín oficial publicó ayer la resolución del Inagua por la que exime a Tarmac de someter su futuro negocio de reciclado de aviones al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. La capacidad anual se ha estimado en 50 aparatos.

JORGE ALONSO