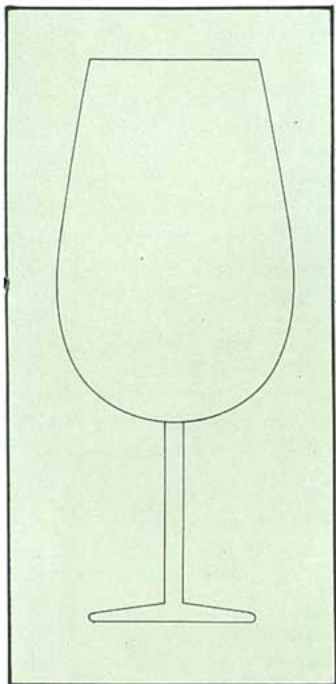




crianza. En efecto, la oxidación suave a través de la madera de las barricas va transformando los tonos amarillentos y verdosos de los vinos blancos en ámbar y oro viejo y los cerezas y morados de los tintos jóvenes en tejas y anaranjados de intensidad creciente con el tiempo. Si el vino está limpio su aspecto debe ser brillante; moviéndolo un poco veremos si se forman "lágrimas" en el cristal, lo que indicaría un alto contenido de alcohol o de azúcar; la formación de pequeñas burbujas indica una retención de gas carbónico, característica de algunos tipos de vinos y se trata de un espumoso la continuidad y homogeneidad del desprendimiento de burbujas indican una correcta elaboración.

Tras la vista vamos al olfato, pero tengamos en cuenta algunas consideraciones. En primer lugar parece conveniente tener a priori un esquema de clasificación que nos permita poner algo de orden de la multitud enorme de olores distintos que los vinos pueden arrojarnos.

Recomiendo una división clásica que tiene la ventaja de facilitar ciertas deducciones. Llamaremos aromas primarios a los que pueden reconocerse como propios de los mostos con los que se hizo la elaboración, aromas secundarios a los que se originan durante el proceso de transformación en vino y terciarios a los que se desarrollan en el vino ya elaborado por su crianza o evolución en depósitos, cubas y botellas. En segundo lugar vamos a decir algo de las temperaturas. Las sustancias responsables de los aromas primarios y secundarios parecen ser lo bastante ligeras como para desprenderse bien al aire a temperaturas bajas; así se explica que los buenos vinos jóvenes, que deben conservar estos aromas, resulten agradables y sabrosos sirviéndolos fríos (fríos, no helados). Por el contrario, la mayor parte de los aromas terciarios sólo se desprenden bien a temperaturas más elevadas, por eso los vinos de crianza conviene consumirlos más bien templados ("chambrés" que dicen los franceses"). En tercer lugar recordemos que los olores no sólo alcanzan la pituitaria de la nariz sino también desde el paladar a través de la garganta. Esto vale sobre todo para los terciarios, por lo que acabamos de decir sobre las temperaturas, y no deberemos olvidarlo cuando tengamos el vino en la boca.

Ahora ya sabemos lo suficiente para, en la próxima revista, olfatear nuestro vino de manera provechosa. ■

Deportes

Beatriz Sánchez

Ultraligeros, el nuevo placer de volar

Cuando a finales del siglo pasado, Otto Lilienthal comenzó a diseñar pequeños aviones, estaba muy lejos de imaginar, que éstos sencillos prototipos iban, con el paso del tiempo, a convertirse en los pioneros de los modernos aviones ultraligeros.

La fiebre por este nuevo y llamativo deporte se despierta en Estados Unidos, a comienzos de los años 70. Los diseños con los que se comienzan a practicar los primeros vuelos son modelos copiados de antiguos aviones del siglo pasado, y también con los primeros modelos que los pioneros de la aviación habían construido a principios de éste siglo.

En 1970, John Moore, diseña el primer avión ultraligero, uniendo a la práctica deportiva, la idea de abaratar los costes de mantenimiento de la aviación convencional.

En la década de los 70, surgen por todos los Estados Unidos gran cantidad de clubes y escuelas que permiten el desarrollo comercial de éste nuevo deporte. Esta gran proliferación trae consigo el nacimiento de nuevos diseñadores y de los primeros constructores. Cada uno va a

tener sus propias ideas, pero basadas en el diseño canard, pico de pato.

La aviación ultraligera va a traspasar las fronteras de EE.UU. y se instala en el resto de países de Europa, entre ellos España.

Los primeros aviones ultraligeros que llegan a nuestro país, son acogidos con gran interés, y se produce un gran desarrollo de esta actividad.

La Administración española tarda sin embargo unos meses en ordenar y establecer unas normas legales para la práctica de la aviación ultraligera. En Noviembre de 1982, se dicta el primer Real Decreto que determina el desarrollo de esta actividad, con posterioridad, el 7 de Abril de 1983, queda definida y reglamentada la aviación ultraligera.

Es una legislación muy generosa con respecto a la de otros países.

PROTOTIPOS. En la actualidad, los diseños de aviones ultraligeros han llegado muy alto en cuanto a su grado de sofisticación.

Los modelos actuales pueden ser de dos o tres ejes. Los primeros poseen mandos de profundidad o altura y mando de alabeo, es decir, para mover los diferentes planos; los de tres ejes, cuentan con mandos de profundidad, alabeo y también dirección.

Hay otro tipo de aviones ultraligeros, que se asemejan más a una pequeña avioneta; en ellos, el piloto va cubierto con un carenado que le da la configuración de un avión tradicional.

Los ultraligeros son un grupo motor propulsor, con unos planos de sustentación y unos mandos aerodinámicos que permiten distintas variaciones.



Existen otros modelos que carecen de esos mandos, en ellos, los desplazamientos se consiguen a través de los movimientos del cuerpo del piloto.

Los materiales utilizados en la fabricación de estos prototipos son aerodinámicos y nada tienen que envidiar en resistencia a los que se utilizan en la fabricación de los aviones convencionales.

MOTORES. El 90% de los motores incorporados a la aviación ultraligera son bicilíndricos, es decir, de dos tiempos. Su potencia puede oscilar entre los 20 y los 60 caballos, según el tipo de avión al que este incorporado.

La velocidad que uno de estos motores puede alcanzar está alrededor de los 70 y

110 kilómetros.

La procedencia de los aviones en el momento actual es, tanto de importación, de países en los cuales este deporte está más avanzado, como de fabricación propia.

Los prototipos existentes en el mercado de fabricación nacional son monoplazas y biplazas. Las marcas más utilizadas son, Tango, Icaro, Clisa, Flight y Ska Jet.

Entre las prendas de vestir, una indispensable y obligatoria es el casco. También son recomendables los guantes, las gafas y las botas.

En cuanto al precio de los aviones, oscila entre las 700.000 y 1.500.000 pesetas.

APRENDIZAJE Y PRECIOS. Los lugares en los que actualmente se puede aprender a manejar un avión ultraligero son: MADRID. Morazarzal y Villanueva del Pardillo. BARCELONA. La Cerdaña y en Sabadell. PALMA DE MALLORCA. El Toro.

Los precios de un cursillo para aprender a manejar un avión están entre las 50.000 y 70.000 pesetas, según el tipo de que se trate. ■

TIEMPO LIBRE