Un avión entrenador para el futuro

Capitán de Fragata
Felipe Cabrera Luján

En la revista *Armed Forces Journal* correspondiente al mes de julio de 1994 se publicó un artículo referido al concurso mediante el cual seleccionar el futuro Avión Entrenador Primario-Intermedio para las Fuerzas Armadas de los EE.UU. de N.A. El siguiente es un comentario respecto a dicho artículo.

El programa, llamado Sistema Conjunto de Entrenamiento Aeronáutico Primario (JPATS), tiene hasta el momento siete postores fabricantes de aeronaves, quienes han efectuado las pruebas de vuelo entre julio y setiembre.

En el mes de febrero de 1995 una comisión del Congreso americano tomará una decisión respecto al fabricante que obtendrá el contrato para la fabricación del avión entrenador que conformará la espina dorsal de las fuerzas aéreas de ese país.

Se trata, a todas luces, de un contrato muy codiciado por los fabricantes de aviones a nivel mundial. Se estima que aquél que lo gane fabricará un mínimo de 1300 aeronaves, sin contar con los paquetes de repuestos, asesoramiento técnico, programas de instrucción, etc.

El aeroplano a ser elegido no será un modelo de combate de alta performance sino un avión con características de entrenamiento, cuya simplicidad permita impartir instrucción de vuelo primario a alumnos que nunca antes han volado. También se considera deseable que tenga cierta capacidad de instrucción intermedia para la transición a aeronaves de combate.

Cualquiera que sea la elección, servirá como reemplazo de una flota de más de 300 T34-C de la US Navy y más de 600 T-37 de la Air Force.

También se considera dentro del paquete un sistema de entrenamiento en tierra consistente en simuladores, equipos de entrenamiento de pilotos, y un sistema computarizado global de administración de dicho entrenamiento.

Teniendo en cuenta que la última generación de aviones de instrucción ha tenido una duración de más de 30 años, es de suponer que el nuevo

sistema perdure ese lapso por lo menos, lo que da un atractivo adicional al negocio de la venta.

Además, históricamente muchas naciones optan por adquirir los mismos equipos que utilizan los EE.UU., asumiendo como propios los conceptos de calidad y rigidez de las especificaciones militares; esto crea un mercado potencial de otros 400 aviones en el ámbito internacional.

Estamos hablando de aproximadamente 6 a 7 billones de dólares además de contratos que durarán décadas, sin contar que los oficiales que recibirán entrenamiento en dichos aviones serán los líderes militares en el futuro y, como es bien sabido, siempre se desarrolla una especie de lealtad a una marca en la que se inició una carrera juvenil.

No obstante, existen variables que es necesario mencionar y que tienen peso específico en la toma de la decisión por parte del Congreso para la selección del futuro entrenador:

–El avión americano es el avión hecho en su totalidad en USA desde el diseño hasta las ruedas. El público americano, y por tanto los congresistas, tienden a apoyar, una oferta de este tipo antes que a un consorcio o fabricante extranjero o mixto. Esto tiene su explicación en un fuerte nacionalismo que considera que todo lo "made in USA" debe ser bueno.

–El lugar de fabricación también tiene que ver con política, senadores y votos. Dependiendo del Estado en que se encuentre la fábrica traerá consigo trabajo y bienestar al lugar. Hay Estados que poseen mayor poder político que otros en el congreso y eso también significa votos.

Veamos ahora quiénes son los competidores en esta pugna millonaria que ha enfrentado a los mejores fabricantes nacionales e internacionales del momento.

Marca	Socio	País	Avión
Beechcraft	Pilatus	Suiza	PC-9
Cessna	--	USA	Citation Jef
Lockheed	Aermacchi	Italia	T-Bird (MB339)
Northrop	Embraer	Brasil	Super Tucano
Northrop-Grumman	Augusta	Italia	S-211A
Rockwell	MBB	Alemania	Ranger 2000
Bought	FMA	Argentina	IA-63 PAMPA

Efectuando un ligero análisis podemos observar que la única compañía que ofrece un avión enteramente americano es Cessna, en tanto que el resto corresponde a empresas mixtas con capitales extranjeros lo cual hasta hace unos pocos años sería inconcebible para un país que ha conservado siempre el liderazgo en el desarrollo aeronáutico y con mayor razón si son gastos del presupuesto para la defensa.

Hagamos un análisis especulativo sobre lo que ofrece cada uno de los postores:

BEECHCRAFT

El PC-9 (Mk II) es un avión con sobradas características para la instrucción. Se trata de un monomotor turbohélice de buena performance desarrollado en

Suiza por la Pilatus, compañía que mantiene en el mercado probadas y robustas aeronaves. Ha sido una derivación del PC-7 con un motor mucho más potente, asientos de eyección y aviónica de última generación. Estuvo en el Perú para una demostración de vuelo durante una gira de introducción en el año 1983 y fue probado por pilotos aeronavales. Podría estar en la categoría del Tucano. La fabricación sería en Kansas, lo que le da fuerza política a la propuesta por el peso que tiene este Estado en el Congreso. Este avión se encuentra en operación en las fuerzas aéreas de nueve países.

CESSNA

Como se dijo, el Citation-jet es el único avión enteramente americano en competencia, además de tener la Cessna una buena tradición de aviones de instrucción que le antecede.

Todo esto puede tener un gran peso en la selección final por las implicancias políticas. El avión se caracteriza por ser un bimotor dotado de motores turbofan. En 1984 Cessna propuso y obtuvo un contrato de extensión de vida útil para más de 500 aviones T-37 de la Fuerza Aérea.

LOCKHEED

El T-Bird que propone la Lockheed no es otro que el Aermaccni MB339 producido hasta ahora en Italia. La Fuerza Aérea Peruana lo adquirió en los ochentas para instrucción intermedia con buenos resultados. Es un monomotor turbojet ligero. Debido a que Italia presenta dos aviones al concurso, puede sufrir las consecuencias de ello, puesto que el Congreso podría ser acusado de favoritismo si escoge a una de ellas, con mayor razón siendo extranjera. Su punto a favor podría ser que se construirá en el Estado de Tennessee terruño del vicepresidente Gore.

NORTHROP

El avión que presenta Northrop en conjunto con la Embraer de Brasil es el Super Tucano. Se trata de un desarrollo mejorado del Tucano que conocemos, este avión ha sido muy bien logrado. Siendo un monomotor turbohélice con el bajo costo que ello significa, ha podido desarrollar una performance increíble que lo hacen superar de lejos a aviones jet de mayor categoría, mateniendo muy bajas velocidades de aterrizaje y cualidades excelentes para la instrucción. Posee aviónica muy moderna y asientos de eyección.

Este avión latinoamericano ha sido una revelación que ha impresionado tanto que Inglaterra y Francia no lo pensaron dos veces y lo utilizan ya como su principal avión de instrucción. Además, Inglaterra ya lo produce con motor inglés, conocido como Shorts-Tucano. El producto americano se fabricaría en California.

NORTHROP-GRUMMAN

Junto con la empresa Augusta (Italia), esta empresa americana producto de la fusión de sus partes se presentó con la

aeronave S211. El avión ha demostrado buenas posibilidades. Se trata de un monomotor turbofan desarrollado especialmente para la instrucción. Podría verse afectada por ser la segunda versión italiana que se presenta al concurso.

ROCKWELL

La Rockwell se ha asociado a la MBB de Alemania, firma que goza de un gran prestigio internacional en la fabricación de aeronaves. El modelo se llama Ranger 2000 y consta de un monomotor turbofan que le permite desarrollar altas velocidades y muy corta carrera de despegue.

Está entre los favoritos y los socios manifiestan que se construirá en un 98% en los EE.UU. Su producción sería en Oklahoma. El programa de desarrollo sufrió un revés en 1993 cuando un prototipo se estrelló y se tuvo que revisar el diseño en forma muy extensa.

Una ironía es que la Fuerza Aérea Alemana (Luftwaffe) no cursó pedidos de la aeronave luego de efectuar evaluaciones en el año 1985.

VOUGTH

El avión de origen Argentino IA-63 Pampa se inició como un desarrollo conjunto con la Dornier en el año 1981. El avión, casi enteramente será construido en EE.UU, en el estado de Texas (Estado clave en las elecciones del año 96). El avión se encuentra ya en producción y prestando servicio en la Fuerza Aérea Argentina. Es propulsado por un motor turbofan y tiene un diseño con ala de implantación alta.

Con el adecuado apoyo político y si se decide que el futuro entrenador no sea un avión a hélice, el Pampa tendría muy buenas posibilidades de ganar.

MARINA DE GUERRA DEL PERU

Herencia de un Caballero sin par.



HOY, 115 AÑOS DESPUES DE LA INMOLACION
DEL CABALLERO DE LOS MARES,
EL BANCO FINANCIERO SALUDA
A NUESTRA GLORIOSA MARINA DE GUERRA
Y HACE VOTOS PARA QUE SUS HIJOS
CONTINUEN LA ESTELA DE NUESTRO HEROE

BANCO FINANCIERO

OF. PRINCIPAL: Av. Ricardo Palma 278 Miraflores Tlfs: 447373 - 469484