



infodefensa.com

AMÉRICA | Empresas

LAAD 2017

RUAG apuesta por el Dornier 228 para hacerse con el mercado STOL en América Latina



Un Dornier 228 en Puerto Ayacucho. Foto: RUAG

24/04/2017 | Buenos Aires

Santiago Rivas

RUAG Aviation ha llevado a Brasil su *Dornier 228* para mostrar al público asistente a la feria de defensa LAAD las características que hacen de este aparato el eje principal de la apuesta de la empresa para hacerse con el consiguiente segmento *STOL* (*siglas en inglés de despeque y aterrizaje cortos*) del mercado en Latinoamérica. Con este fin, durante la última edición de la feria en Río de Janeiro, **RUAG Aviation** lanzó, con un evento en el hotel Copacabana Palace, la campaña *Conozca un piloto de Dornier 228*, para difundir las ventajas de un avión diseñado específicamente para un ambiente como el que se puede encontrar en la mayor parte de América Latina, con poca infraestructura, largas distancias y pocas facilidades para la operación.

Según explicó **Helmut Kirner**, piloto de *Dornier 228* que asistió al evento, cuando se trata de volar sobre largas distancias, "transportar hasta dos toneladas de carga y operar en pistas no preparadas, la velocidad, confiabilidad, versatilidad y capacidad a bajo costo son los principales objetivos que un avión debe lograr, especialmente en áreas como la Amazonía, que es uno de los ambientes más desafiantes del mundo".

RUAG presentó el *Dornier 228* durante una gira por toda Latinoamérica en 2016, [como publicó Infodefensa.com](#), y ahora lo ha llevado a Brasil para reforzar su oferta en la zona. Según la información que difundió la empresa, el aparato es perfecto para la región porque es el avión más rápido de su clase, con el menor consumo de combustible y la mayor cabina de carga. RUAG también destacó que "la fiabilidad de este aparato es un objetivo adicional para operaciones en áreas aisladas y campos de aviación no preparados".

La empresa recordó que las características del *Dornier 228* lo hacen destacar frente a otras aeronaves similares. La primera,

destacó RUAG, es su velocidad para un avión *STOL*, con un crucero de 224 KIAS, "frente a 160 KIAS" de su principal competidor "con dos motores y la misma capacidad de carga de dos toneladas y con casi la misma velocidad de pérdida (74 nudos)". Esto hace posible, por ejemplo, "volar en Brasil de Manaus a Boa Vista (753 km, 407 millas más 122 millas a la alternativa y 45 minutos de reserva) en 1:51 horas con un flujo de combustible de 239



kg/h a 220 KIAS con 1.554 kilos de carga útil", mientras que, según RUAG, su competidor principal "podría hacerlo en 2:32 horas a 160 KIAS con 796 kilos/h de flujo de combustible y sólo 351 kilos de carga útil posible". En una evacuación médica, si se necesita velocidad, el *Dornier 228* consume 257 litros/hora a 234 KIAS a 10.000 pies con su peso máximo al despegue, mientras que su competidor, siempre según los datos ofrecidos por RUAG, "consume 500 litros/hora a su velocidad máxima de 160 KIAS".

Las ventajas de esta aeronave tienen una explicación técnica que RUAG ubica en el diseño del ala de este aparato, llamada *Tragflügel Neuer Technologie (TNT)*, y que exclusiva de los aviones *Dornier*.

La empresa también ha hecho de la seguridad una necesidad en esta aeronave, el *Dornier 228* puede volar con un solo motor durante más de seis horas, algo que también podría utilizarse para reducir el consumo de combustible. De hecho, el *Dornier* es capaz de volar en OEI (un motor inoperativo), con un consumo de combustible de 178 kg/h (142 litros) a 162 KTAS y 5.000 pies. La ventaja frente a su principal competidor radica, según RUAG, en que este "tiene una velocidad OEI de 120 nudos a 10.000 pies (consumiendo 289 litros por hora)".

Capacidad de la cabina

Como avión de carga, el *Dornier* carece de la tradicional rampa trasera porque su objetivo no es el transporte de cargas largas, sino de suministros a áreas aisladas, lo que habitualmente se realiza en paquetes de pequeño o mediano porte. No obstante, su cabina posee una gran capacidad. En concreto, el aparato tiene un tamaño de 7,08 m de largo, 1,55 m de altura y 1,35 m de ancho, con un volumen de 14,7 m³, más 2,6 m³ en

la bodega de popa y 0,89 m³ en la delantera. Según RUAG, en comparación, su principal contrincante en este segmento de aviones "tiene una cabina de 5,26x1,74x1,72, con un volumen de 13,73 m³", y esta diferencia en volumen de 0,34 m³ podría significar unos 200 kilos de carga, "una gran diferencia cuando se necesita llevar comida o medicamentos a zonas aisladas".

En cuanto a los accesos, el *Dornier 228* tiene una puerta de pasajeros de 1.34x0.64 m con su propia escalera, con una puerta adicional para la carga, haciendo una abertura total de 1,34x1,28 m. Además, "podría recibir una puerta especial lanzamiento de paracaidistas". El interior de la cabina se puede configurar muy rápidamente entre pasajeros (19 asientos o 18 con toilet), asientos de paracaidistas (21 más un *jumpmaster*, contra los 17 que según RUAG tiene su competidor), hasta seis camillas para evacuación médica (más nueve asientos) o sólo para carga.

© [Information & Design Solutions, S.L.](#) Todos los derechos reservados. Este artículo no puede ser fotocopiado ni reproducido por cualquier otro medio sin licencia otorgada por la empresa editora. Queda prohibida la reproducción pública de este artículo, en todo o en parte, por cualquier medio, sin permiso expreso y por escrito de la empresa editora.

IDS, Información de Defensa y Seguridad © Todos los derechos reservados - ISSN:
2445-3048