



# ***Versatilidad para América Latina***

**Por Santiago Rivas**

## **En Buenos Aires**

El pasado 4 de abril en el sector VIP del aeropuerto internacional Ministro Pistarini –Ezeiza- la empresa Proios SA realizó la presentación del avión Dornier 228, el que recién había volado desde la FIDAE en Santiago de Chile.

La presencia de medio centenar de pilotos de la Fuerza Aérea Argentina, de la Aviación de Ejército, de Gendarmería Nacional, de la Aviación Naval, de Prefectura Naval, etc.,

demonstró el interés mostrado por este tipo de aviones de usos múltiples que pueden operar en pistas escasamente preparadas.

El gerente para Latinoamérica de la empresa Ruag, explicó que esta industria Suiza compró la licencia del Dornier 228 y le introdujo al diseño original más de 300 modificaciones para su actualización, siendo la mayoría de estas poco visibles desde el exterior.

En una pantalla ubicada en el hall de la terminal, pudo observarse imágenes que demuestran las cualidades y flexibilidad de la aeronave, tanto sea en vuelo como en los aterrizajes; operaciones en climas extremos como en Alaska o ecuatoriales; sus posibilidades como transporte de pasajeros, de paracaidistas, de carga, como avión sanitario, patrulla marítima, enlace, etc.

A este avión demostrador, en Chile le retiraron parte de sus asientos y en su interior se instaló un tanque de com-

bustible flexible para realizar el cruce del Atlántico en su vuelo de retorno a Europa con mayores márgenes de seguridad.

El Sr. Jorge Proios, titular de Proios SA se mostró muy satisfecho con la respuesta a la convocatoria y asegura que el Dornier 228 es una excelente oferta al mercado argentino, tanto sea para los organismos oficiales como para operadores privados.

### El 228 en la región

El Dornier 228 ya tiene una larga experiencia volando sobre los cielos de Chile, de la mano de Aerocardal, empresa que emplea el modelo, en sus versiones -100 y -200, desde el año 1992 y a la que recientemente se sumó Corpflite con dos aeronaves con las cuales realiza vuelos chárter y para empresas mineras.

Sin embargo, durante la edición de este año de FIDAE, RUAG Aviation, empresa que desde el año 2002 produce el avión, presentó el demostrador de la nueva versión, que realizó una gira a través de América Latina entre los meses de febrero, marzo y abril de 2016. El Dornier 228 está siendo demostrado tanto a empresas privadas como a organismos gubernamentales, para que puedan apreciar de cerca sus capacidades, que se adaptan a muchas de las necesidades que existen en la región.

América Latina tiene aún muchas zonas en donde el avión es el único método de llegar a tiempo, de salvar vidas y de llevar asistencia en el momento en el que se la necesita. Desde las vastas estepas y montañas de la Patagonia hasta la inmensa selva amazónica, incluyendo la Cordillera de los Andes y los desiertos. A esto se suma la escasa infraestructura, con pistas cortas, de tierra, en condiciones climáticas que a veces son extremas, en donde pocos aviones pueden operar con seguridad.

Actualmente, la Aviación Militar Bolivariana de Venezuela ya opera un ejemplar nuevo, además de dos



Dornier 228-212 clásicos en Puerto Ayacucho, donde está la base del Grupo de Transporte N°9, en la entrada al Amazonas venezolano. La unidad fue creada en 2006 con cuatro Cessna 208 Grand Caravan y trece Cessna 206 para asistir a las pequeñas comunidades indígenas de los Pemones (en el estado de Bolívar) y Yanomami (en el estado de Amazonas) que, apenas visibles desde el aire, pueblan desde hace siglos la región.

Los dos primeros Do228-212, entregados por RUAG a inicios de 2014, fueron un enorme salto en las capacidades, pero la llegada del primer Dornier 228 nuevo (anteriormente designado Do228NG), el 26 de noviembre de ese año, además brindó a los pilotos una gran mejora en su trabajo, facilitando la operación gracias a su moderna aviónica y su full glass cockpit. Los aviones han reforzado significativamente las capacidades de la unidad, cuya misión es una de las más difíciles y, además, más gratificantes de cuantas cumple la fuerza. En la inhóspita selva amazónica

que cubre todo el sur de Venezuela, los aviones son el nexo vital entre la civilización y las comunidades indígenas.

Entre las ventajas que ofrece el Dornier 228 se destaca la capacidad de operar desde pistas cortas (con una distancia de despegue de 800 metros a plena carga y una de aterrizaje de 550) y no preparadas, gracias a su tren de aterrizaje robusto y su ala alta, que permite que las hélices queden lejos del suelo, para evitar el impacto con objetos que puedan encontrarse en la pista. Además, el diseño de su ala de perfil supercrítico llamado TNT (Tragflügel Neuer Technologie) le permite no solo operar a muy bajas velocidades (hasta 69 nudos) con seguridad, haciendo posible la operación en pistas cortas, sino también contar con una velocidad de crucero de hasta 223 nudos, superior a otros aviones STOL de similar tamaño.

La versión que estuvo aquí presente, desarrollada por RUAG Aviation y lanzada en 2010 incluye el sistema





Universal UNS-1 de pantallas de cristal líquido, con cuatro paneles multifunción de 8,9 pulgadas, en los que se presenta, entre otros, la información de vuelo, motores, datos secundarios, TCAS (traffic collision and avoidance system), un sistema de navegación basado en GPS con sistema de alerta de proximidad del terreno TAWS (terrain awareness warning system), biblioteca de cartas de aproximación digitales, radar meteorológico, mapas y listas de chequeo electrónicas.

El avión también se ofrece con un sistema de piloto automático digital de última generación como opcional.

Por otro lado, los motores también se

cambiaron por los Honeywell TPE331-10, cuya potencia ha sido reducida desde 940shp hasta 776shp de manera de brindar mayor seguridad a la operación, con nuevas hélices de cinco palas construidas en materiales compuestos, más pequeñas y livianas, lo que reduce en gran medida el ruido, además de mejorar la seguridad y confiabilidad, ya que pueden soportar un máximo de potencia muy superior a la de los motores.

El Dornier 228 puede configurarse con hasta 19 asientos, para transporte de pasajeros, los cuales en pocos minutos pueden retirarse para transportar carga, con una capacidad de dos toneladas.

También se lo puede equipar con filas enfrentadas, plegables, que lo hacen ideal para el uso por parte de empresas que requieren tanto transportar personal como carga.

Su espaciosa cabina, de sección rectangular hace posible también configurarlo para evacuación sanitaria, con hasta seis camillas y nueve asientos plegables.

Desde RUAG explican que “ningún otro avión en su clase puede transportar tantos pasajeros o carga en una distancia comparable tan rápido como el Dornier 228. Además, Honeywell ha establecido un tiempo entre overhaul de los motores de hasta 7.000 horas, el mayor para cualquier aeronave de 19 asientos. Gracias a su célula robusta, la vida estimada de la aeronave es de 53.500 vuelos.

### El tour latinoamericano

El demostrador del nuevo Dornier 228 recorrió América Latina, comenzando por México entre los días 28 de febrero y el 6 de marzo, siguiendo por Panamá el día 7, el 9 presentándose en Guayaquil, entre el 11 y el 13 de marzo en Bogotá, y fue exhibido entre los días 15 y 17 en Cartagena. Previo a FIDAE, hubo una escala en Lima el 21 de marzo. Luego de Buenos Aires, el 5 se presentó en Asunción del Paraguay y finalmente el 7 de ese mes en Brasilia antes de su regreso a Europa.

