

Velocidad, versatilidad, capacidad, bajo costo



El Dornier 228 ha mostrado su versatilidad en los cielos de América Latina, operando en zonas con poca o nula infraestructura, de manera de llegar a donde se lo necesita. (Fotos: RUAG Aviation)



El Dornier 228 tiene una gran capacidad para realizar misiones de patrulla marítima y SAR, gracias a su rango de velocidades, su autonomía, el ala alta sin montantes y su cabina espaciosa.



El Dornier 228 opera desde el Caribe Mexicano hasta el extremo sur de la Patagonia, en pistas no preparadas y también en grandes aeropuertos, sobre selva y montaña, sin inconvenientes.

El Dornier 228 es el avión más rápido de su clase, teniendo también el menor consumo de combustible y la mayor cabina de carga. Su fiabilidad también es un objetivo adicional para operaciones en áreas aisladas y campos de aviación no preparadas.

Durante la última edición de la feria LAAD 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 del avión en 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.

El Dornier 228 tiene muchas ventajas entre los aviones en su clase para satisfacer mejor las

necesidades del operador que cualquier otro. La primera es su velocidad para un avión STOL, con un crucero de 224 KIAS (velocidad de vuelo), frente a 160 KIAS de su principal competidor (con dos motores y la misma capacidad de carga de dos toneladas), 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 1554 kilos de carga útil, mientras que 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 consume 500 litros/hora a su velocidad máxima de 160 KIAS. Esta diferencia podría significar la diferencia entre la vida o la muerte. Lo que hace posible esta actuación es el diseño de su ala, llamada "Tragflügel Neuer Technologie" (TNT) y exclusiva de los aviones Dornier. Como la seguridad es una necesidad, el Dornier 228 puede volar con un solo motor durante más de seis horas, algo que es esencial no sólo para la seguridad, sino que también podría utilizarse para reducir el consumo de combustible, lo que permite al Dornier en caso de un problema con un motor, por ejemplo un impacto de ave, mantener el avión volando hasta llegar al destino. En este caso, el Dornier es capaz de volar en OEI (un motor inoperativo), con un consumo de combustible de 178 kg/h (142 litros) a 162 KIAS y 5.000 pies. Su competidor tiene una velocidad OEI de 120 nudos a 10.000 pies (consumiendo 289 litros por hora).

Capacidad de la cabina

Al buscar un avión de carga, las rampas traseras llaman la atención, pero, al considerar esto entre todos los otros hechos importantes, la relevancia disminuye. Una rampa trasera podría ser útil sólo para cargas largas o algún equipo voluminoso, pero cuando se trata de llevar suministros a áreas aisladas, generalmente en paquetes de tamaño pequeño, el tamaño de la cabina es más importante. El Dornier 228 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. En comparación, su principal competidor tiene una cabina de 5,26 x 1,74 x 1,72, 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.

El Dornier 228 tiene una puerta de pasajeros de 1,34 x 0,64 m con su propia escalera, con una puerta adicional para la carga, haciendo una abertura total de 1,34 x 1,28 m, un tamaño conveniente para casi todas las cargas que podría ser necesario transportar en un avión de este tamaño. Además, podría recibir una puerta especial de 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 17 de su competidor), hasta seis camillas para evacuación médica (más nueve asientos) o sólo para carga. ■