

El 'tour dornier 228' en Lima

En entrevista exclusiva, Fabian Koelliker, Gerente de producto, dijo que el avión es ideal para países donde el aéreo es el único medio de llegar a tiempo, salvar vidas y llevar asistencia cuando más se necesita. Desde la inmensa selva amazónica hasta la Cordillera de los Andes, los desiertos y el mar. Se suma la escasa infraestructura, con pistas cortas, de tierra, en condiciones climáticas a veces extremas, en donde pocos aviones pueden operar con seguridad.

La versión que visitó Perú incluyó 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, ra-



dar meteorológico, mapas y listas de chequeo electrónicas.

La potencia de sus dos Honeywell TPE331-10 ha sido reducida desde 940shp hasta 776shp para mayor seguridad a la operación, con nuevas hélices de cinco palas en materiales compuestos, más pequeñas y livianas, lo que reduce el ruido y mejora 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 como transporte de pasajeros, los cuales en pocos minutos pueden retirarse para portar hasta dos toneladas de carga. También puede equiparse con filas enfrentadas plegables, ideal para empresas que requieren llevar personal y carga.

Otro atractivo radica en que gracias al diseño de su ala de perfil supercrítico el Dornier 228 puede volar a

muy bajas velocidades (con una velocidad de pérdida de 69 nudos), y también con una velocidad de crucero de hasta 223 nudos a 10.000 pies de altura. Esta velocidad mínima, además, le permite operar desde pistas muy cortas, despegando en tan solo 793 metros a plena carga y aterrizar en 550. Hoy, la Aviación Militar Bolivariana de Venezuela opera un ejemplar nuevo, además de dos Dornier 228-212 clásicos.