

Argentina

Por falta de compradores se deja de fabricar el avión "Pucará"

por Gregorio SELSER

Ya lo había previsto un informe de diciembre de 1980, de la Dirección de Control de Armamentos y Desarme del gobierno de los Estados Unidos: "Argentina no ha podido vender bien su avión 'Pucará' IA-58, diseñado especialmente para la lucha antiguerrillera".

A un año de distancia, desde la ciudad de Córdoba, el comandante de Material de la Fuerza Aérea argentina, brigadier mayor Ubaldo Alfonso Díaz, anunció en reunión de prensa que ese modelo del cual está orgullosa la industria aeronáutica local "se dejará de fabricar si no surgen países compradores".

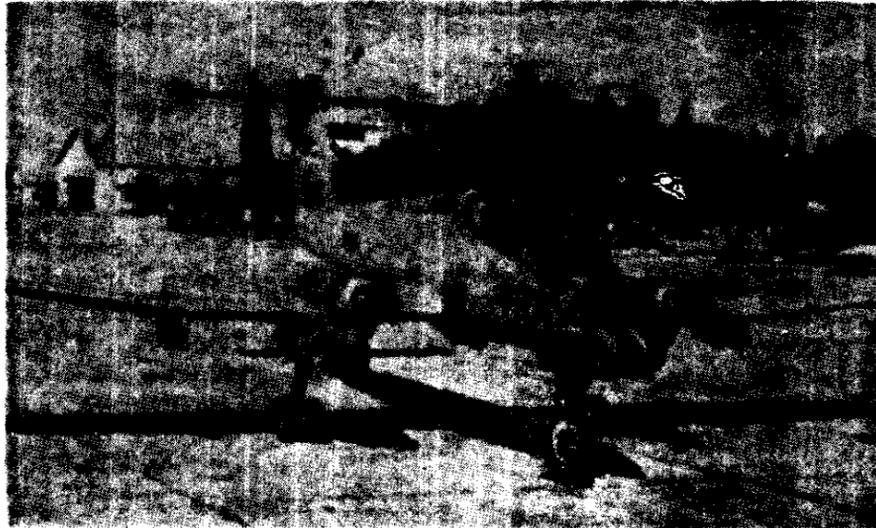
El brigadier Díaz explicó que si bien se han fabricado hasta ahora 70 unidades del AI-58 y faltaba producir otros 30 para completar la serie, al no existir interesados desde el exterior su producción resultaba antieconómica y no se justificaba proseguir con ella ni siquiera para atender a los requerimientos propios. En cambio, agregó, se está trabajando en un plan de producción de un nuevo avión de reacción para entrenamiento, por el sistema de coproducción con una empresa de la República Federal Alemana.

ALTA COMPETENCIA

En julio de 1980, el brigadier Díaz había visitado Colombia, Venezuela, Perú, Paraguay y Brasil, acompañando a sendos prototipos del AI-58, los que efectuaron exhibiciones con tripulación propia y de los países respectivos a cuyos pilotos de pruebas se les facilitó su manejo.

Una descripción del corresponsal del periódico Clarín de Buenos Aires, publicada el 6 de julio de 1980, alusiva a las pruebas del "Pucará" en el espacio aéreo de Sao José dos Campos, a unos 100 kilómetros de San Pablo, Brasil, informa que los dos turbohélices "fueron sometidos a verdaderos test salvo su potencial de fuego: acrobacia, posiciones de ataque y aterrizaje con motor 'en bandera' (detenido) y no se hicieron disparos porque una antigua tradición impide a naves extranjeras disparar en suelo brasileño".

Para todo lo demás las referencias eran entusiastas: "notable capacidad de reacción en el combate y una aptitud especial para operar en zonas montañosas o muy escarpadas; el radio de viraje mínimo le permite por un lado 'aferrar' el blanco, que no puede así



PROTOTIPO DEL avión Pucará AI-58 COIN (contrainsurgencia), que Argentina dejará de producir por falta de interesados en el exterior.

evadirse, y por otro eludir el ataque de la artillería antiaérea, aun cuando ésta posea radares de dirección de tiro".

Sobre su potencial, Clarín añadía algunos datos más: "El 'Pucará' posee dos cañones de 20 mm. con 270 proyectiles, cuatro ametralladoras calibre 7.62 con 900 proyectiles y una capacidad de carga lanzable de 1,500 kilogramos en tres estaciones externas, que puede 'barrer' un área de 70 metros de ancho por 300 de largo en cada pasada, con bombas o cohetes y una velocidad máxima de picada de 750 km. por hora".

¿FALTA DE MERCADO?

Todas las referencias rastreables en las publicaciones especializadas dan cuenta de las esperanzas que la industria aeronáutica argentina había depositado en la colocación de este modelo en el exterior, para pulsar así el grado de posible competitividad con su rival del país vecino, la Empresa Brasileña de Aeronáutica (EMBRAER) y la propia capacidad de autobastecimiento.

La misma crónica de Clarín que citamos mencionaba entonces: "La Fuerza Aérea

tiene un producto exportable. Se sabe que hay pedidos de cotización de por lo menos tres países. La continuidad de la fabricación de los Pucará más allá de los 100 aparatos previstos en la línea de montaje, se convierte en un imperativo para la alicaída industria nacional".

No mencionaba cuáles eran esos países. Más tarde se supo que apenas dos, Paraguay y Uruguay, habían hecho pedidos reducidos, y que Mauritania había adquirido dos unidades. La presente declaración del brigadier Díaz sobre la cancelación de la producción después de la unidad 100, da pábulo a la hipótesis de que habría fracasado la gira realizada en Africa por gestores argentinos, para obtener contratos en algunos países de ese continente.

Según ciertos analistas brasileños, el resultado negativo se debería a la antelación con que EMBRAER ubicó varios modelos de su producción, mucho más diversificada, no sólo en Africa sino en países de Medio Oriente, especialmente en Irak. Se indicó que también Chile, que al conocer años atrás las características del prototipo del "Pucará" mostró originalmente interés por adquirir unas 30 de esas unidades, posteriormente se retrajo en razón de la situación conflictiva que prevalece con su vecino trasandino en relación con la delimitación fronteriza en el Canal de Beagle.