

Aviones Argentinos Para Reprimir al Frente Polisario, en el Sáhara

por Jean PIERRE
HOSNE

PARIS. En círculos de esta capital vinculados con el Frente Polisario, se ha expresado preocupación tanto como disgusto frente a la información procedente de Buenos Aires, de acuerdo con la cual la Fuerza Aérea Mauritana habría hecho un pedido de tres aviones IA-58 **Pucará**, diseñados y construidos en la Fábrica Militar de Aviones (FAMA) de la ciudad de Córdoba, que pertenece a la Fuerza Aérea Argentina.

La especializada revista británica *Air International* fue la primera en proporcionar esta información, a mediados de noviembre pasado. En la noticia respectiva hizo notar que el **Pucará**, expuesto por primera vez en el XXXII Salón Internacional de Aeronáutica y Espacial que se realizó en Le Bourget entre el 3 y el 11 de octubre, se particulariza por su especialización para la lucha antiguerrillera.

Fue precisamente en Le Bourget donde los representantes de Mauritania iniciaron las pláticas con funcionarios argentinos, poniendo como condición que tales aviones le fueran entregados dentro de un plazo máximo de seis meses. Como la producción de FAMA está prevista para aprovisionar prioritariamente a la Fuerza Aérea Argentina, ésta tendría que ceder su turno en favor del pragmático criterio de que tales unidades pueden ser probadas *in vivo* de inmediato, es decir, contra las fuerzas rebeldes del Frente Polisario.

Las versiones agregan que, en caso de que el **Pucará** dé pruebas de su eficacia en el pétreo territorio del Sáhara Occidental, Mauritania ampliará su pedido, el cual se vería acompañado de otro similar por parte de Marruecos. Para la Argentina sería una prueba de prestigio de su renaciente industria armamentista y una fuente de ingresos de divisas.

Lo interesante de este prototipo de avión STOL (capaz de despegar y aterrizar en distancias cortas) reside en que la FAMA, por razones de exigencias internas argentinas, invirtió la concepción de las más renombradas fábricas europeas y norteamericanas en favor de unidades de alta sofisticación y elevado costo, y optó por máquinas de gran maniobrabilidad, de muy reducido radio de viraje y capaces de portar cargas militares de cierta importancia.

Una de sus características destacables es la de que el piso de la cabina está revestido de blindaje suplementario, para afrontar el posible fuego

tenimiento y de gran autonomía de vuelo. Según la revista especializada francesa *Air - Cosmos* (25 de junio de 1977), el **Pucará** puede ser utilizado como avión de entrenamiento, tanto como de combate. En otro artículo encomiástico publicado en el diario *La Nación* de Buenos Aires (6 de noviembre de 1977), se destaca que "en todo el mundo no hay en producción un avión comparable, puesto que resuelve los problemas que presenta la topografía de por lo menos veinte países, particularmente de Asia, Africa y América del Sur".

INTERES EN EUROPA

En la misma crónica se resalta que hay fábricas de "toda Europa" interesadas en asociarse con FAMA "para la producción en serie de este tipo de avión", que por ahora se fabrica al ritmo de uno por mes.

Las previsiones son las de reducir ese tiempo a tres semanas en 1978, y más aún en 1979 y 1980, para cuando esté disponible otro prototipo actualmente en mesa de pruebas, el IA-60. Los IA-58 ya en actividad son seis y han sido asignados a la Base Aeronáutica Militar Reconquista, en el interior de Argentina. El nombre **Pucará** proviene de un vocablo indígena que designaba en el siglo pasado una especie de fortín construido en piedra en la cima de los cerros.

Las características técnicas son: envergadura, 14,5 metros; longitud, 114,10 metros; altura, 5,36 metros. Está equipado con motores turbomeca y Astazou-XVI G de 1025 HP equivalentes. Tiene capacidad para lanzar 2000 kilogramos de explosivos, dos cañones de 20 milímetros con un total de 270 proyectiles, y cuatro ametralladoras calibre 7,62 con 900 proyectiles. Posee dos asientos dispuestos en

tándem, eyectables, para piloto y copiloto.

Su velocidad máxima a 3000 metros de altura es de 520 kilómetros por hora; en picada es de 485 kilómetros por hora, que es la misma de su velocidad de crucero; y su velocidad ascensional inicial es de 18 metros por segundo. Requiere sólo 400 metros para el carreteo de ascenso y algo menos para el descenso. Sus proyectistas tuvieron sobre todo en cuenta su adaptación para zonas montañosas y los motores de sus dos turbobohélices poseen inyección de agua destilada para recuperar la potencia en zonas calurosas.

Para su armamento se pueden seleccionar múltiples combinaciones de cohetes y bombas, cuyo control de tiro se realiza desde el puesto de piloto. Puede optarse por una selección comandada convencional o por control automático de disparo programable en vuelo, con seis modos probables de lanzamientos, en intervalos de 20 milisegundos a 2 segundos. El tablero posee dos horizontes artificiales con plataforma giroscópica.

Cuando el prototipo debió ser exhibido en Le Bourget, cubrió 10.955 kilómetros entre Córdoba y Paus Francia, en un tiempo total de 27 horas, con escalas en Porto Alegre y Recife, Brasil; en las islas de Sal y Las Palmas y en Sevilla.

En los prospectos distribuidos en Le Bourget se le describió como un avión monoplano metálico de ala baja, biturbohélice, tren de aterrizaje de triciclo retráctil. También se le destacó como avión de ataque polivalente, cuya misión primaria es el reconocimiento ofensivo y apoyo de fuego en el campo táctico.

En suma, un modelo ya armado y pensado, no sólo para la exportación, sino para las propias necesidades internas, que se postula para competir con sus similares de origen brasileño.