

CAMBIOS EN EL C-17



En el vuelo número 11 del prototipo T-1 del avión C-17 del programa de ensayos en vuelo de la US Air Force/McDonnell Douglas, el sistema de mandos de vuelo fly-by-wire cuádruple redundante producido por General Electric Flight Control Computers (FCC), se desconectó, pasando automáticamente a modo mecánico (actuado hidráulicamente), modo en el que se efectuó el aterrizaje sin incidentes, por no disponer la versión de software ensayada de capacidad de recuperación del fallo.

El cambio casi pasó desapercibido a la tripulación de ensayos, con excep-

ción de unas pequeñas oscilaciones en guiñada y la iluminación de varios avisos. El fallo de los FCCs fue causado por una discrepancia en las velocidades (de hasta 14 kts. durante los resbales) captadas por las cuatro sondas pitot-estáticas, que alimentan dos canales duales del sistema de datos de aire. Esta diferencia no es tan acusada en los otros tres prototipos, debido a que no disponen de la sonda de datos de aire en el morro del avión.

Otros problemas también se han encontrado en tareas de alta ganancia, como es el caso del reabastecimiento

en vuelo desde el KC-135. También en la primera fase de ensayos de altos ángulos de ataque se han identificado problemas que confirman la necesidad de un limitador de ángulo de ataque y un vibrador de la columna de mando, debido a la falta de un aviso natural de pérdida de deflexiones máximas de flaps. Estos problemas se esperan ver resueltos en la siguiente versión de software demasiado conservativo. Durante estos ensayos el C-17 ha alcanzado 35 grados de ángulo de ataque y 21 de resbale, despegando en 1500 ft con un peso ligero de 340.000 lbs.

Por otro lado, un ala de C-17 sometida a ensayos de carga estáticos ha fallado, sufriendo daños estructurales, al 130 % de la carga máxima operativa prevista (con 8 ft. de deflexión en punta de plano), cuando tenía que haber alcanzado el 150 %. La carga máxima operativa corresponde a una ráfaga vertical de 55 ft/seg. a 32.000 ft. volando a 275 kts y un peso de 585.000 lbs. (condición posible tan solo después de un reabastecimiento en vuelo). El fallo consistió en el arrugamiento del larguero posterior, casi simétrico en ambas semialas, y fractura del recubrimiento exterior. Este problema requerirá el rediseño de componentes del ala y modificación de las ya existentes, pero no impactará ni el programa de ensayos ni el de producción del C-17.

EL CONGRESO ESTADOUNIDENSE APRUEBA LA COMPRA DE F/A-18

El Congreso de los Estados Unidos ha aprobado la compra de 36 nuevas unidades del F/A-18, en las versiones C y D, que se incluyen en el ejercicio fiscal del presente año 1993, a la vez que ha destinado fondos para la adquisición de otras 36 unidades para el ejercicio de 1994. Al mismo tiempo, el Congreso aprobó el gasto de 944 millones de dólares con destino al desarrollo y mejora de los F/A-18 E/F, que tendrán mayor alcance, más capacidad de carga y motores más potentes que las versiones C/D.

El programa F/A-18 se ha visto además reforzado por la compra de

64 aviones por Finlandia, mientras que el gobierno suizo lo ha seleccionado entre los candidatos para la adquisición de 34 aviones de combate, por un valor de 2300 millones de dólares, decisión que está pendiente del referendium que se celebrará este mismo año. Por otra parte, Kuwait está recibiendo su pedido de 40 unidades, habiendo mostrado su interés por ampliar el pedido, e Israel ha incluido a los F/A-18 en la competición, que se celebrará también este año 1993, para el suministro de 60 nuevos aviones de combate para su Fuerza Aérea.