| OPINION |

Por Roberto José Engroba

A pesar del abandono, que lleva 15 años, es posible reconstruir la actividad

La industria aeronáutica se caracteriza por el empleo de tecnologías de avanzada, el concurso de profesionales y técnicos de alta calificación, su rol multiplicador para otras actividades industriales, el gran volumen de negocios, su posibilidad de generar proyectos con la participación integradora de distintos países y su protagonismo en la defensa nacional, entre otras cosas. Por estas razones ha sido reconocida desde siempre como una actividad estratégica que hay que desarrollar y sostener.

Ante el crecimiento portentoso de la aviación comercial y los cada vez más sofisticados ingenios militares, la industria aeronáutica seguirá teniendo un papel primordial. Sin dejar de reconocer los valiosos aportes hechos hace tiempo por las empresas Chincul, en San Juan; Aeroboero, en Córdoba; y Raca, en Buenos Aires, la protagonista central en este sector fue la Fábrica Militar de Aviones (FMA), creada en Córdoba en 1927. Fuimos los primeros en América latina en esta actividad. Embraer, el fabricante brasileño hoy muy importante, nació en 1969 y Enaer, de Chile, un corto tiempo después.

El Pampa, último desarrollo militar argentino

Pulqui, pionero mundial de los aviones a reaccion

FOTOS DE ARCHIVO

En la FMA se fabricaron hasta 1995 unos 1500 aviones para uso civil y –fundamentalmente– militar. Muchos de ellos constituyen verdaderos logros tecnológicos: el Colquin, los Pulqui I y II (la Argentina fue entonces uno de los seis países con aviones a reacción), el Pucará y, por último, el Pampa.

En 1988, el gobierno nacional convirtió a FMA en una empresa. Así nació la Fábrica Argentina de Materiales Aeroespaciales (FAMA), una sociedad estatal con participación privada. Inmediatamente, esta empresa continuó una alianza con Embraer para el desarrollo del avión binacional CBA 123, transporte liviano, biturbo de 19 pasajeros, en cuya construcción la Argentina participaba con un 33%. En 1989, producido el cambio de signo político, comenzó un proceso de vaciamiento y desnacionalización. Murieron FAMA y el CBA 123 (a pesar de haber invertido el país US$ 60 millones en el desarrollo). Embraer continuó ese proyecto, que fue la base para su actual Legacy.

La extranjerización se consumó en julio de 1995: la FMA fue entregada a la empresa Lockheed, actual Lockheed Martin Aircraft Argentina SA (Lmaasa). Ese magnicidio industrial convirtió al complejo fabril en un taller de mantenimiento que sobrevivió hasta hoy con subsidios de su cliente cautivo: el propio Estado.

En noviembre próximo vencerá el contrato de mantenimiento de los aviones de la Fuerza Aérea (conocido como 02). Están vigentes otros dos contratos: el 03 (modernización de la aviónica de 12 aviones Pampa) y el 04 (fabricación de seis Pampa) ambos con vencimientos estipulados en 2008 y en 2009. No hay que seguir prorrogando los subsidios a Lmaasa y reargentinizar –no reestatizar– la industria aeronáutica siguiendo el modelo de FAMA.

Hay ciertos patrimonios intocables porque tienen bandera, son nacionales, que no deben ser entregados a otros dueños. La entrega de FMA nos atrasó 15 años (desde el abandono del proyecto CBA 123). Ahora hay que retomar el camino con proyectos propios que sirvan a las necesidades nacionales. Como estamos, ni Boeing, ni Airbus, ni Embraer nos admitirán como socios. Quizá después de complejas tratativas se conseguiría fabricarles algunos componentes de menor compromiso tecnológico.

Reiniciar el camino sería fabricar más aviones Pampa (la Argentina invirtió US$ 300 millones en su desarrollo y hoy los compramos a Lmaasa), en sus versiones de combate y de apoyo. Sería también fabricar el Avión de Transporte Liviano (ATL), un proyecto trunco de los años 50. Es una nave similar al C130 menor (de 10 t de carga) que permitiría atender el desarrollo e integración económico social de nuestro país –sobre todo de la extensa y aislada Patagonia–, y la vigilancia de nuestro mar continental, entre otras cosas.

A lo anterior hay que agregar: aviones livianos para la formación de pilotos civiles en los aeroclubes y helicópteros multifuncionales para necesidades de defensa civil, exploración de recursos naturales y patrullajes. Todo esto es posible.

El autor es brigadier retirado. Fue director de la Fábrica Militar de Aviones (FMA) y vicepresidente de Fábrica Argentina de Materiales Aeroespaciales (FAMA). Actualmente es director de la fábrica de aviones agrícolas Laviasa, de Mendoza.

TRONADOR
NUEVA DIRECCION: Colombia 1341 - Talar (1618)
Lineas rotativas: 4726-3131 E-Mail: expreso@tronador1.com

En Bahía Blanca
TAYLO S.A.
EMPRESA LOGÍSTICA
Servicios de Depósito y Distribución
Tel (0291) 488 5640
taylobb@bblanca.com.ar

Red de Ventas

VOLVO
LANZAMOS ORO AL MERCADO
NUEVOS VOLVO FH & FM TOTAL PERFORMANCE
La nueva línea dorada de camiones Volvo presenta importantes innovaciones: nuevos motores de 13 litros (Euro 3) con potencias que van desde los 400 a los 520 CV; la nueva caja de transmisión electrónica I-Shift; un moderno interior de cabina rediseñado para mejorar la funcionalidad y el confort para el conductor, con asientos aún más confortables dotados de espuma de múltiple densidad. Volvo es Total Performance, la perfecta combinación de productividad, eficiencia de conducción, disponibilidad y bajos costos.