

China: la Armada adquiere un nuevo avión entrenador

La Armada de la República Popular China recibió recientemente doce aviones de entrenamiento L-15 para proporcionar un mejor y menos costoso entrenamiento a sus pilotos. Como entrenador, el L-15 tiene un precio de adquisición menor y es más barato de operar que los aviones de combate de portaaviones que son también empleados en dichas tareas. El L-15 tiene dos motores, que suele ser la norma para los cazas navales debido a que estos pasan más tiempo operando sobre los océanos, donde la falla de motor, por diversas razones, representa un problema mayor que si lo mismo ocurriera sobre tierra.

Esta compra de L-15 por parte de la Armada es muy importante porque desde que voló por primera vez en 2006 se ha ofrecido a las fuerzas armadas chinas y a clientes extranjeros, pero sin mucho éxito. En 2012 se entregaron doce a un cliente no identificado.

En 2014 China vendió seis a Zambia. La propia Fuerza Aérea de la República Popular China ha comprado algunos para su evaluación, pero hasta ahora no se han materializado pedidos mayores. Esto es extraño porque el L-15 parece ser un excelente entrenador, económico de comprar y mantener.

HISTORIA

En 2006, el fabricante chino de aviones Hongdu ofreció a la venta el L-15, un avión bimotor de 9,5 toneladas y dos asientos, con una velocidad máxima de 1.200 kilómetros por hora y un alcance máximo de 2.600 kilómetros (o un radio de combate de 600 kilómetros si es utilizado como avión de ataque). El L-15 fue promocionado como el entrenador más adecuado para aquellos pilotos postulantes a operar aviones de alto rendimiento (como el Su-30, F-16 o el J-10). En 2010 se puso a la venta una versión de ataque del mismo. El L-15 de entrenamiento es tripulado por un alumno y un instructor. Pero la versión de ataque tiene un piloto y un oficial de sistemas de armas. El L-15 tiene seis puntos duros para instalar hasta tres toneladas de armas.



El problema de la Hongdu fue que esta casa obvió el los chinos tienen la antigua costumbre de asignar a sus nuevos pilotos a los aviones de combate en los que se especializarán, para dejarles recibir en estos su formación avanzada, "en el trabajo mismo", por así decirlo. Los comandantes de los escuadrones de combate habían llegado a depender de esta práctica porque parecía funcionar y nunca hubo ninguna queja real al respecto. Con la creación de una fuerza de aviación de portaaviones, y con la necesidad de que sus pilotos llegaran al portaaviones con habilidades de vuelo de antemano mejor desarrolladas, el L-15 parecía haber encontrado un lugar.

La puesta a punto del L-15, además, nunca pareció capaz de superar a las prestaciones del bastante más antiguo JL-8 (o K-8), un biplaza de entrenamiento chino que también es construido por Hongdu, pero que es de tamaño menor y también más barato. El K-8 es un avión de 4,3 toneladas, en el que el alumno y el instructor son sustituidos por un piloto y un observador cuando es ocupado en misiones de combate. Su velocidad máxima es de 800 kilómetros por hora. El K-8 entró en servicio en 1994, y se han construido más de 500 unidades. La aeronave puede equiparse con un cañón de 23mm y transportar casi una tonelada de misiles y/o bombas. Los principales clientes del K-8 son chinos, pero Egipto, Birmania, Pakistán y Bolivia poseen algunas unidades. El avión se vende por 10 millones de dólares cada uno. En cambio, el L-15 se vende por un 50 por ciento más y lleva más del doble de carga bélica. Pero hasta ahora, la aviación militar china ha encontrado más económico comprar el K-8. Hongdu espera que eso cambie con el tiempo y es por eso que ha mantenido al L-15 en producción durante doce años y lo mantiene bajo constante modernización.