

El nuevo tanquero KC-46: *problemas en vías de solución*

Han pasado ocho meses desde que la USAF aceptó el primer avión de reabastecimiento en vuelo KC-46 de Boeing, pero la jefa del Comando de Movilidad Aérea (AMC) dice que la compañía no ha avanzado en solucionar el mayor problema técnico del avión.

"Cuando aceptamos el KC-46 con deficiencias conocidas como CAT 1, lo hicimos con la creencia de que ofrecía la ruta más rápida para lograr una capacidad operativa limitada y cumplir con un requisito urgente de combate", dijo la general Maryanne Miller durante una mesa redonda que tuvo lugar recientemente en la ASOCIACIÓN DE LA FUERZA AEREA. Miller utilizó una versión abreviada del término "categoría 1", que el servicio utiliza para describir problemas técnicos graves que afectan a la seguridad o que podrían provocar la pérdida de una aeronave o poner en riesgo la vida de una o más personas.



EL SISTEMA DE VISIÓN REMOTA

El Sistema de Visión Remota (RVS) del nuevo avión cisterna es un conjunto de cámaras diseñado por ROCKWELL COLLINS que permite a los operadores dirigir la lanza de entrega de combustible hacia la aeronave receptora sin tener que observar y dirigir físicamente el proceso a través de una ventana, como es el caso de los KC-10 y KC-135 actuales.

En la actualidad, el RVS presenta imágenes distorsionadas en determinadas condiciones de iluminación, lo que plantea dificultades a los operadores de la lanza y da lugar a incidentes de raspado o golpes accidentales en la superficie de la aeronave receptora, lo que genera dos deficiencias de categoría 1.

Según Miller, Boeing necesita progresar en la mejora de la "agudeza" del sistema, que actualmente presenta imágenes comparables a las que vería una persona con una visión 20/50. La compañía también necesita mejorar lo que Miller llamó "compresión de plano de profundidad", o sea la forma en cómo el operador internaliza la distancia entre la lanza y la aeronave receptora basándose en esas imágenes.

Jamie Burgess, gerente del programa KC-46 de Boeing, sostuvo:

"La idea básica es mejorar el sistema actual para que proporcione un ajuste más dinámico al contraste y a las condiciones ambientales variables, que el ajuste se haga por sí solo, en lugar de que el operador tenga que hacerlo. Y eso va a proporcionar algunas mejoras en cuanto a la resolución de las imágenes".

ASEGURAMIENTO DE LA CARGA

Adicionalmente a esta situación, en septiembre la USAF impuso restricciones a la operación del KC-46, las que le impiden transportar pasajeros y carga por un período indefinido. El problema, que se descubrió en solo uno de los aviones, fue que se desbloquearon múltiples dispositivos de sujeción de la carga durante una serie de vuelos.

Mientras que la causa todavía está bajo investigación, Boeing cree que las vibraciones producidas al volar o aterrizar están creando fricción entre los rieles del piso de carga y algunos componentes del mecanismo de cierre de los pestillos involucrados, causando que estos se muevan hacia posiciones en las que ya no están completamente enganchados, dijo Burgess.

"Es algo en lo que estamos trabajando con la USAF, y la intención es hacer que algunas partes sean probadas pronto. Tenemos algunos prototipos de piezas, y si el diseño funciona, entonces lo pondremos en los aviones". "Además, estamos desarrollando un ajuste temporal para un sistema de sujeción de carga que permita a la USAF reanudar los vuelos de prueba con carga a la brevedad".