

Southam Inc., que se deshagan de ciertas inversiones;

— prohíba la propiedad de periódicos y semanarios de la misma zona de circulación;

— prohíba la creación o ampliación de cadenas de más de cinco periódicos y una circulación diaria superior a 270.000 periódicos geográficamente cercanos;

— hacer que los periódicos que tienen gastos editoriales inferiores al promedio de la industria paguen un impuesto del 25 p.c. de la diferencia;

— conceder a aquellos periódicos que tengan gastos editoriales superiores al promedio nacional un crédito impositivo del 25 p.c. de dicha diferencia;

— proporcionar tolerancias de costo de capital para la adquisición de hasta el 5 p.c. de acciones de periódicos, con objeto de alentar la difusión de la propiedad de acciones de periódicos;

— establecer dentro de la Comisión de Derechos Humanos una Junta de Derechos de Prensa que verifique las propuestas de la Comisión y actúe como defensor de la prensa;

— aliente más consejos voluntarios de prensa, defensores de periódicos y apoyo de escuelas de periodismo;

— cree un instituto nacional de capacitación periodística; nombre, bajo contrato, muchos directores jefes y prepare informes públicos anuales sobre su dirección; y conceda subvenciones a servicios nuevos, con objeto de ampliar y mejorar su cobertura.

## El Challenger sube por los aires

El nuevo reactor ejecutivo de la Canadair está resultando una magnífica inversión arriesgada de la compañía para introducir en el mercado un aparato adaptado a las necesidades de los 1980. Al principio del 1970, la Canadair, empresa comercial del gobierno canadiense, tomó la decisión de construir un avión completamente nuevo, diseñado para llenar una laguna en el mercado de reactores ejecutivos y reemplazar los aviones demodados del 1960. Para enero de 1981, la compañía había vendido 180 unidades y recibido más de cien pedidos antes de que el avión hubiera sido homologado.

Para la Canadair, el proyecto *Challenger* nunca pudo haber sucedido en un momento mejor. La compañía pasaba un bache económico, con un desempleo muy elevado. Cuando recibió el visto bueno, se inyectó nueva vida en la empresa y, con la ayuda de un préstamo federal de \$70 millones, la Canadair se puso en marcha.



*Cocina de a bordo del Challenger.*

Cuatro años después de la aprobación del concepto, el personal de la empresa había diseñado, probado y construido un reactor ejecutivo completamente nuevo.

### Características básicas

Lo que ha dado tanto éxito al *Challenger* son tres características básicas: su fuselaje ancho, sus alas de avanzada tecnología y sus altamente eficientes motores Avco Lycoming. El nuevo diseño de ala, más gruesa que las tradicionales, ofrece menos resistencia y mayor capacidad de carburante. Los motores, considerados como los de mayor razón de doble flujo, son menos ruidosos y más eficientes. El peso de la aeronave se ha reducido también gracias al uso amplio de kevlar, una fibra orgánica muy ligera, si bien extremadamente fuerte.

Estos factores en conjunto contribuyeron a un aumento del 30 p.c. de la eficiencia de carburante, al mismo

tiempo que el avión vuela más rápidamente (800 km por hora o Mach 0.79), y más lejos (más de 5.000 km) que sus competidores. A pesar de todas las medidas tomadas para mejorar la actuación del aparato, no se ha sacrificado la comodidad del pasajero. El diseño de fuselaje ancho permite mucha mayor comodidad al pasajero, dada una amplitud sin precedentes que permite al viajero estar de pie, sin tener que agacharse por alto que sea.

### Homologación

Antes de que un aparato pueda venderse, es necesario que pase los requisitos de homologación del Ministerio de Transportes de Canadá que incluyen 732 puntos de diseño y seguridad operativa, normas de emisiones y ruidos, y pruebas de confiabilidad.

Durante una de las muchas pruebas de punto crítico de velocidad, el *Challenger 1* sufrió un accidente en que murió el piloto y se hirió el copiloto. Los investigadores encontraron que el accidente no había sido causado por el aparato, que se consideró sólido sino más bien debido a un mal funcionamiento de un mecanismo de suelta, destinado a desacoplar un paracaídas experimental instalado específicamente para las pruebas de maniobras de velocidad crítica. El paracaídas no es parte de la configuración de producción, sino que se equipa en el aparato como sistema duplicado de protección de velocidad crítica. Después de la investigación, se continuaron las pruebas de homologación y Canadair recibió la aprobación canadiense en el verano de 1980, después de más 800 salidas y 1.500 horas de vuelo. Dado que los reglamentos canadienses son básicamente idénticos a los norteamericanos, la homologación norteamericana se consiguió rápidamente.



*El Challenger ofrece mayor eficiencia energética y comodidad del pasajero.*