

El caza furtivo ruso Su-75 se acerca a un hito en las pruebas de banco antes de la primera fase de vuelo

Rusia ha aprovechado el Salón Aeronáutico de Dubái 2025 para anunciar que su caza furtivo monomotor Su-75 Checkmate está entrando en la fase de pruebas de laboratorio, con un primer vuelo ya a la vista, según el director de Rostec, Sergey Chemezov, y medios rusos.

Esta iniciativa sugiere que Moscú sigue considerando al Checkmate como una opción de exportación asequible de quinta generación, incluso cuando las sanciones y la guerra en Ucrania afectan a la industria aeroespacial rusa y limitan su acceso a componentes clave.



Chemezov afirmó que el caza está próximo a realizar su primer vuelo y que las exhaustivas pruebas de banco y de plataforma

de la aeronave y sus sistemas comenzarán en breve. Al destacar que el prototipo ya está ensamblado y próximo a la fase de vuelo, Chemezov buscó demostrar la continuidad de un programa que ha sufrido repetidos cambios de planificación y presiones externas. El anuncio es significativo porque confirma que Moscú sigue invirtiendo capital político e industrial en el Checkmate como su oferta asequible de quinta generación tanto para el mercado interno como para la exportación.

Chemezov enfatizó que la transición del diseño conceptual al despliegue operativo de un avión de combate moderno es un proceso inherentemente largo, que suele abarcar de 10 a 15 años. Con respecto al Su-75, señaló que el programa ha avanzado hasta una etapa en la que la estructura del fuselaje está completa, se prevé el inicio de las pruebas de motor y se están realizando los preparativos para una serie de evaluaciones en tierra.

La hoja de ruta de desarrollo de Rostec describe los próximos hitos, incluyendo la puesta en marcha del sistema de propulsión, la realización de pruebas en banco para validar la propulsión y los sistemas de a bordo, la verificación de la integración de la aviónica y las interfaces de armas, y finalmente, la determinación de la fecha del primer vuelo del avión.

Desde un punto de vista industrial y técnico, el Su-75, también conocido como LTS o T-75, está diseñado como un caza polivalente furtivo monomotor, situado por debajo del Su-57, de mayor peso, en el catálogo de la Fuerza Aérea rusa. Su fuselaje cuenta con una toma de aire supersónica sin desviador, una cola en V y bahías de armas internas, todo ello con el fin de reducir su sección transversal de radar en comparación con los cazas Flanker convencionales.



Los datos de diseño disponibles públicamente indican un radio de combate proyectado de hasta 3000 km, una carga útil máxima de alrededor de 7400 kg y una velocidad máxima entre Mach 1,8 y 2,0, lo que sitúa a la aeronave en la categoría de cazas polivalentes ligeros a medios. Se espera que el motor sea una versión del Saturn AL-51F-1, que ofrece un empuje y una eficiencia sustancialmente superiores a los de los motores rusos anteriores, mientras que el sistema de aviónica se basa en arquitecturas abiertas, un radar AESA de bajo coste y herramientas de diagnóstico diseñadas para minimizar las necesidades de mantenimiento.

Chemezov reiteró en Dubái que la configuración de un solo motor y los sistemas modulares están diseñados para mantener bajos los costes de adquisición y operación, al tiempo que permiten que la aeronave transporte un paquete de armas versátil tanto para el combate aire-aire como para ataques contra objetivos de superficie.

El Checkmate está diseñado para ofrecer capacidades intermedias entre las plataformas de quinta generación de alta

gama, como el F-35A, y los cazas de generación 4.5 más recientes, como el Gripen E o el Rafale. Su reducida firma de radar, su capacidad de porte interno de armamento y sus modernos sensores están diseñados para mejorar su capacidad de supervivencia frente a los sistemas de defensa aérea contemporáneos, mientras que su configuración monomotor y el uso de componentes compartidos con el Su-57 deberían, en teoría, reducir los costes del ciclo de vida y simplificar la logística.

Desde una perspectiva estratégica, Moscú posiciona al Su-75 como un activo fundamental para mantener su presencia en el mercado global de aviones de combate y fortalecer las alianzas con países que buscan alternativas a las plataformas occidentales o chinas. Rostec presenta constantemente la aeronave como una solución orientada a la exportación, destacando su diseño modular, su arquitectura de aviónica abierta y su compatibilidad con una amplia gama de municiones guiadas de precisión adaptadas a las necesidades del cliente.

Según se informa, ha surgido interés en regiones como Asia, Oriente Medio, Latinoamérica y África. Además, las conversaciones sobre una posible colaboración industrial, como las supuestas negociaciones con Bielorrusia para la producción conjunta, subrayan el papel del Su-75 «Checkmate» como instrumento para una mayor integración de la industria de defensa en la esfera postsoviética.

Para las Fuerzas Aeroespaciales Rusas, si llega a la producción en serie, el Su-75 complementará al Su-57, proporcionando una plataforma furtiva más numerosa y económica, capaz de realizar misiones de superioridad aérea, ataque profundo y apoyo aéreo cercano. Compartir aviónica, armamento e infraestructura de mantenimiento entre ambos tipos permitiría, en principio, a Rusia construir una flota de quinta generación con múltiples capas, donde el Checkmate se encargaría de tareas rutinarias y de exportación, mientras que el Su-57, de mayor tamaño, se centraría en misiones

especializadas.

La actualización presentada en el Salón Aeronáutico de Dubái demuestra que, a pesar de los retrasos y las presiones externas, Rusia está decidida a impulsar el Su-75 Checkmate más allá de la fase de maqueta, hacia un prototipo operativo respaldado por rigurosas pruebas en banco y ensayos de motor.

Si se cumple el cronograma anunciado por las autoridades rusas y el primer vuelo se realiza a principios de 2026, el programa entrará en una fase donde su credibilidad técnica, su atractivo para la exportación y su valor estratégico podrán evaluarse con base en resultados de pruebas concretos, en lugar de meras promesas.

Por ahora, el inicio de las pruebas en banco representa una señal crucial para aliados, competidores y potenciales clientes: Moscú pretende que el Checkmate se convierta en un verdadero contendiente en el competitivo mercado de cazas de nueva generación, y no simplemente en un símbolo en un stand de feria.

El Su-75 Checkmate tiene previsto realizar su primer vuelo a principios de 2026, lo que se convertirá en un hito fundamental del programa.

D'après Defensa UA El piloto jefe de pruebas de JSC Sukhoi indicó en el Salón Aeronáutico de Dubái 2025 que el primer vuelo del Su-75 Checkmate tendría lugar a principios de 2026. Según se informa, dos prototipos están prácticamente listos: uno dedicado a las pruebas en tierra y el otro a las de vuelo, cuya finalización se anunció para 2025. De este modo, el hito del “primer vuelo en 2026” se ha convertido en el principal

criterio de evaluación, mientras que el programa inicialmente buscaba un rápido aumento de la producción. El mensaje es claro: el enfoque se centra tanto en completar las estructuras de los aviones como en dominar las pruebas iniciales.

La discrepancia resulta aún más llamativa, dado que el programa mostraba una trayectoria significativamente más ambiciosa cuando se presentó. El Su-75, presentado como una alternativa económica de quinta generación, Estaba previsto que realizara su primer vuelo en 2023 y que entrara en producción en serie en 2026. Esto puso de relieve el deseo de impactar rápidamente en el mercado. El cambio de calendario hacia un primer vuelo en 2026 lo cambia todo, ya que demostrar la madurez técnica, industrial y financiera se convierte en la cuestión central. Los retrasos de la industria rusa se presentan, por tanto, como un factor clave en la credibilidad general del programa.

Sin embargo, un primer vuelo no garantiza una producción rápida. Como ya se ha señalado La zona oscura El Su-57 realizó su primer vuelo en 2010, y la producción en serie no comenzó oficialmente hasta 2019, y aun así a un ritmo lento, mientras la plataforma continúa evolucionando y todavía carece de su motor definitivo.

Por lo tanto, incluso si el Su-75 logra volar a principios de 2026, la cuestión del aumento de la producción y la estabilidad de la configuración seguirá sin resolverse. La trayectoria operativa podría ser larga, especialmente si los recursos continúan destinándose a prioridades inmediatas.

Fuente: galaxiamilitar.