

El Su-57 Felón entrará en servicio con la unidad de élite de la Fuerza Aérea Rusa.



Tras muchos retrasos y más de un percance, el caza ruso de nueva generación Su-57 Felón se dirige por fin al servicio de primera línea.

La primera unidad operativa (y no de prueba y evaluación) de las Fuerzas Aeroespaciales Rusas (VKS, por sus siglas en ruso) que recibirá los nuevos cazas será el 23º Regimiento de Aviación de Caza (Istrebitelnyi Aviatsionnyi Polk, IAP), con base en Dzyomgi, cerca de Komsomolsk-on-Amur, en el Extremo Oriente ruso. Sin embargo, es probable que pase un buen tiempo hasta que estos avanzados aviones puedan emprender misiones de combate regulares con sus nuevos operadores.

El subcomandante del regimiento, el teniente coronel Ilya

Sizov, declaró en noviembre al periódico del Distrito Militar del Este, Suvorovsky Natisk, que los pilotos de la unidad están recibiendo actualmente formación teórica sobre el Su-57 en el centro de conversión de tripulaciones de Lipetsk. El 4º Centro Estatal de Preparación y Evaluación Militar del Personal Aéreo de Lipetsk se encarga de realizar la evaluación militar de los lotes iniciales de aviones de combate tácticos, de entrenar a los pilotos en la aplicación de combate de los aviones y de desarrollar las tácticas de las fuerzas aéreas.



El teniente coronel Sizov mencionó la formación teórica (en lugar de práctica) de los pilotos de Dzyomgi en Lipetsk al hablar con Suvorovsky Natisk. Esto sugiere que todavía pasará bastante tiempo antes de que el primer grupo de 23 pilotos de la IAP domine por completo el Felón.

El aeródromo de Dzyomgi es utilizado conjuntamente por el 23 IAP y la planta de aviación Sukhoi Komsomolsk-on-Amur, o KnAAZ. En el pasado, esta instalación producía cazas Su-27 y actualmente fabrica aviones Su-35 y Su-57. La ubicación de la planta de fabricación es ideal para apoyar las operaciones de

los nuevos tipos de aviones, con especialistas de la planta de producción a mano para ayudar. Por esta razón, fue el regimiento de Dzyomgi el primero en recibir cazas Su-27 en 1985, seguido por el Su-35S en 2014, y ahora el Su-57, previsto para 2023.

¿Cuántos Su-57 hay?

Después de 10 ejemplares de prueba del caza Su-57 (antes conocido como T-50) producidos entre 2010 y 2017, el 22 de agosto de 2018, Sukhoi se adjudicó un contrato para dos cazas de preproducción más refinados que se entregaron a la VKS, uno en 2019 y otro en 2020. El primero de ellos se estrelló durante un vuelo de entrega el 24 de diciembre de 2019, debido a un fallo del sistema de control de vuelo, un incidente del que nos hicimos eco en su momento. Un año más tarde, en diciembre de 2020, el segundo avión, con número de cola '01', se convirtió en el primer Su-57 en ser entregado formalmente al ejército ruso y fue desplegado en el Centro Estatal de Pruebas de Vuelo 929 del Ministerio de Defensa ruso en Akhtubinsk.

Un gran pedido del Su-57 llegó el 27 de junio de 2019, cuando el Ministerio de Defensa hizo un contrato por 76 cazas con entregas previstas entre 2021 y 2027. El calendario preveía la producción de cuatro aviones en cada uno de los años 2021 y 2022, luego siete aviones en cada uno de los años 2023 y 2024, y luego 18 aviones en cada uno de los años 2025, 2026 y 2027. Los primeros cuatro cazas debían entregarse al centro de conversión de tripulaciones de Lipetsk, mientras que los restantes debían completar tres regimientos operativos de 24 aviones cada uno.

Al igual que gran parte del programa del Su-57, la ejecución de estos planes también se retrasó. Los dos primeros aviones de la serie de producción de 2021 ('02' y '52') se entregaron en febrero de ese año, y los dos restantes ('53' y '54') en mayo de 2022. Esto significa que el ejército tiene actualmente

cinco aviones: el "01" y el "02" están en Akhtubinsk, y el "52", el "53" y el "54" están en Lipetsk. Los cuatro aviones previstos para 2022 y destinados al regimiento de Dzyomgi estarán probablemente listos a principios de 2023.

Paralelamente a la producción en serie, el avión está siendo mejorado. El 21 de octubre de 2022, el Su-57 '511' (T-50-11) comenzó las pruebas de vuelo tras su modernización (en su forma original había volado por primera vez el 6 de agosto de 2017). Según el anuncio oficial, "se estaba probando un conjunto de equipos de a bordo con funcionalidad ampliada, apoyo intelectual a la tripulación y la posibilidad de utilizar una amplia gama de nuevos tipos de armas. También es posible instalar los motores de segunda etapa en la aeronave". En general, el alcance de la modernización no parece muy ambicioso. En particular, indica que los nuevos motores izdeliye 30 para el propuesto Su-57M totalmente modernizado ni siquiera están listos para iniciar las pruebas, y mucho menos para ser instalados en aviones de producción.

Los medios de comunicación estatales rusos han informado en varias ocasiones sobre el uso del Su-57 en la guerra con Ucrania, una posibilidad que también hemos abordado en el pasado. En octubre, el general Sergey Surovikin, comandante a cargo de la invasión rusa, dijo que el Su-57, "al tener una amplia gama de armas, en cada salida resuelve tareas multifacéticas de destrucción de objetivos aéreos y terrestres". Parece casi seguro que el Su-57 no voló sobre Ucrania: no hay razón para que Rusia corra ese riesgo. Si se ha utilizado el Felón, el avión habría disparado sus misiles de largo alcance desde lo más profundo de Rusia.

En general, es difícil predecir lo que sucederá con la producción y el desarrollo posterior del Su-57. Desde la invasión de Ucrania el 24 de febrero de 2022, Rusia se encuentra en una situación política y económica completamente nueva. Sin embargo, los nuevos retrasos seguramente afectarán al caza. Mientras tanto, las posibilidades de que la versión

de exportación del Su-57E tenga éxito parecen haber disminuido aún más. Este avión se ha ofrecido sin éxito desde 2018.

Fuente: galaxiamilitar.