

Por: **Adolfo Alfonso**

Rev: **0**, 05 de Julio de 2011

Viene de: <http://adolfoalfonzo.blogspot.com/2011/07/sukhoi-su-30mk2-quinto-aniversario.html>

## Sukhoi Su-30MK2 Quinto Aniversario



### Los primeros 5 años del Sukhoi Su-30MK2 en Venezuela (Introducción por Leonardo Chacón)

Establecer el inicio de los hechos históricos que culminaron en la adquisición del sistema de armas Sukhoi Su-30MK2 requiere establecer circunstancias muy específicas en diferentes dimensiones de análisis: una de tipo geopolítico, otra operacional e inclusive una dimensión "moral", si cabe el término en lo que se refiere a la decisión soberana de establecer nuevos rumbos en el desarrollo de la capacidad del Poder Aeroespacial de la Nación.

Un 2 de julio de 2007, Zona de Control de Tránsito Aéreo "Maiquetía", mejor conocida en el medio aeronáutico: FIR Maiquetía, dos aviones del tipo Sukhoi 30, siglas 501 y 502 pertenecientes a la Compañía Rusa Sukhoi entran a espacio aéreo venezolano escoltados por dos aviones F-16 y dos M-50. El punto de interceptación para la escolta tiene como escenario 45.000 pies de altura sobre la majestuosidad del Delta del gran Orinoco...

Allí comienza la dimensión de análisis operacional: esos aviones harían las primeras demostraciones aéreas de las capacidades del modelo teniendo como escenario el Monumental Paseo Los Próceres en el majestuoso desfile conmemorativo del 5 de Julio de ese año (195° Aniversario de la Firma del Acta de Independencia); en los meses posteriores se establecerían las pautas contractuales que a la postre terminarían en la llegada de los dos primeros aviones a Venezuela para el 10 de diciembre de ese año, haciendo una inolvidable demostración en el marco de la celebración del 85° Aniversario de la Aviación Militar venezolana. El entrenamiento práctico, operacional y técnico, comenzaría en enero del 2007 y la tutela operacional del personal de tripulantes rusos terminaría seis meses después de haberse iniciado. Instructores venezolanos tomarían las riendas operacionales del sistema a partir de ese

#### Editor

Bienvenidos a la versión impresa de los artículos de la revista virtual sobre ilustración técnica, arte e ingeniería aplicada al camuflaje y a la tecnología militar.



Adolfo Alfonso<sup>[1]</sup>

[canberrero.blog@gmail.com](mailto:canberrero.blog@gmail.com)

#### Sobre esta revista

##### Objetivos

- 1.- Estimular discusiones técnicas mediante la publicación de ilustraciones y comentarios propios, fundamentadas sobre el desarrollo de teorías e hipótesis sobre la base de distintas disciplinas o doctrinas tecnológicas.
- 2.- Publicar y comentar ilustraciones en retrospectiva para el análisis histórico y evaluación de la efectividad táctica.
- 3.- Participación e intercambio tecnológico amplio, sano y cordial.

##### Ámbito

- Va dirigido a profesionales, entusiastas y público en general interesados en el tema.

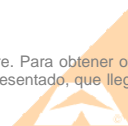
##### Condiciones de uso de los contenidos.

- El conocimiento no debe ser exclusivista y menos tarifado. Pero sí debe ser reconocido y acreditable. Es una poderosa razón de valor ético y un derecho moral.

- Éste es un incentivo al trabajo presentado, que llega a usted de forma muy fácil y sin costo; tampoco le cuesta nada hacer mención de los créditos.

- *This is an incentive deserved to the work made by others, and said recognition comes to you free and easily. It has not cost either to mention the credits of somebody else's.*

Es pertinente aludir a la protección intelectual de ley que ampara todo el contenido literario, documental y gráfico de esta revista. Todas las ilustraciones publicadas tienen alteraciones sustanciales en el aspecto final para la protección de los diseños originales, por lo que



momento. Ya para finales del 2007, pilotos, técnicos y aeronaves venezolanos, en cielo patrio, habrían acumulado más de 700 horas de vuelo y se habrían establecido varios records operacionales para la aviación de caza, entre ellos el más emblemático sería el haber logrado los 67.000 pies de altura con una velocidad superior a los 2.3 Mach; hasta la fecha se considera ese vuelo como el récord de altura y velocidad en el hemisferio sur del continente.

La acumulación de logros y anhelos alcanzados continuaría por los siguientes tres años: mantenimiento avanzado de las aeronaves hecho con equipos y técnicos venezolanos, entrenamiento básico y de combate avanzado dado a un número considerable de tripulantes, fortalecimiento de las capacidades ofensivas con armamento estratégico y de alta precisión, y la fe y creencia constante en que los retos por venir serán mucho mayores y que deberán enfrentarse con la mejor disposición y fortaleza posibles han marcado cada centímetro en ese avance con el convencimiento, la aceptación y el compromiso que cada meta alcanzada simboliza los cimientos para afrontar un futuro de mayores desafíos operacionales y tecnológicos. Hoy, cinco años después, ha servido de marco para encarar los más grandes y gratificantes retos que unidad aérea de combate alguna quisiera experimentar en algún momento de su existencia: la creación e incorporación de un nuevo sistema de armas con capacidades de alcance estratégico y táctico de alta precisión, movilidad y versatilidad.

Válida resulta al respecto una reflexión de contenido "holístico", y quizás filosófico: envejecer es inevitable, pero crecer, opcional... Los hombres y mujeres involucrados directamente con las diferentes fases de contratación, entrenamiento inicial, implementación, entrenamiento en vuelo y tecnológico, y los que le han brindado soportabilidad logística y operacional al sistema inevitablemente envejecen —si vale la analogía en función a la vida útil de un sistema de armas—, pero al mismo tiempo "crecen" en función de la misión, los retos, las oportunidades y el aprendizaje constante, continuo y mandatorio que un sistema como el Sukhoi exige a cualquier fuerza aérea del mundo que tenga las posibilidades ciertas de tenerlo como brazo estratégico del Poder Aeroespacial de la Nación. La actitud es única: existe una perenne asociación entre un gran y sólido sentimiento de compromiso con los hombres y mujeres dedicados a defender la soberanía e independencia del espacio aéreo venezolano garantizando la máxima capacidad operativa del sistema Sukhoi; cada uno de esos seres planta día a día su cara al cielo, para afirmar nuestro innegociable deseo de crecer al ritmo que impone un sistema de una elevada complejidad técnica en constante e inevitable evolución.

Cinco años representan el 25% de la vida útil de cualquier avión caza-bombardero multirol; una suerte de fase de armonización y adaptación a estructuras logísticas, operacionales previamente establecidas. En nuestro caso, y pasando aquí a un plano de análisis geopolítico, el cambio de conceptos y filosofías doctrinales occidentales a nuevas doctrinas de fabricación y diseño orientadas al enfoque ruso, han exigido cambios radicales en los planteamientos doctrinarios a todos los niveles de la organización, tal vez éste ha sido uno de los retos más grandes que ha impuesto el nuevo sistema a la compleja estructura institucional de la Aviación Militar Bolivariana. Esta necesidad pudiese ser vista para estructuras y sistemas vetustos y extremadamente rígidos como un imposible, no así en el caso venezolano. La implementación del sistema Sukhoi ha permitido acrisolar la vasta experiencia operacional acumulada por más de 40 años en sistemas de aviones de combate de tecnología avanzada: los norteamericanos F-5, OV-10, C-130, los franceses F1, F111 y M-50, el brasileño T-27 y un sinnúmero de aeronaves que han enarbolado el tricolor patrio en la exigencia soberana de la inviolabilidad de nuestro espacio aéreo. La estela dejada por la historia de nuestra querida aviación militar es una huella de altísima calidad; esa experiencia se ha constituido en una de las fortalezas más importantes al momento de recibir la aeronave más avanzada en la tecnología rusa de aviones caza-bombarderos y ha servido para realizar la transición de un esquema a otro de una manera efectiva y muy eficaz.

Pocas Fuerzas Aéreas en el mundo pueden enarbolar la bandera de éxitos por el empleo exitoso de los sistemas caza-bombarderos más emblemáticos del mundo en cada uno de sus momentos y circunstancias específicas.

no deben ser tomadas como referencia de ingeniería, ingeniería inversa o trabajo derivado para uso comercial sin previa consulta. Puede solicitarse, ampliarse y obtenerse la respectiva autorización, completamente gratis, para publicar, distribuir o reproducir estas obras de forma impresa, digital o real mediante un sencillo procedimiento <sup>[2]</sup>

El acceso a copias de manera consciente de los contenidos de estas páginas es solo mediante el intercambio de correos electrónicos. Es totalmente gratis y solo le tomara unos minutos. Es importante hacer notar que las ilustraciones aquí mostradas son copias digitales de obras originales físicas y tangibles hechas a mano propiedad del autor de la revista, exhibidas sólo para la consulta y disfrute del lector. <sup>[3]</sup>

Sólo se publicarán las provenientes de otros autores cuando se confirme su consentimiento por escrito y con el claro propósito de enriquecer el debate.

Leer más en la introducción de la revista <sup>[4]</sup>.

## Sobre los cambios y/o las revisiones.

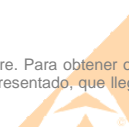
El Autor puede modificar, suspender, discontinuar o restringir el uso de cualquier porción o la totalidad de esta revista o artículo, incluyendo la disponibilidad de cualquier futuro contenido o ilustración, en cualquier momento y sin tener que dar noticia previa ni asumir responsabilidad civil.



Las obras publicadas en esta revista están bajo una licencia de Creative Commons <sup>[5]</sup> y/o colorIURIS <sup>[2]</sup> a menos de que el autor especifique lo contrario.



Muchas gracias por guardar esta copia impresa. Esperando que le sea de utilidad.



En este mismo orden de ideas, y retomando lo fáctico de saberse ubicado en el 25% de la vida útil de un sistema caza-bombardero multirol, exige establecer ciertas realidades operacionales y tecnológicas que a la postre se convertirán en los nuevos retos en un futuro no muy distante: la necesidad de adecuar el sistema a las nuevas exigencias y realidades tecnológicas que imponen los escenarios de combate moderno, y quizás la posición más proactiva exigiría no la adaptación sino el establecimiento de nuevas realidades tecnológicas en los escenarios de combate que nos obliga a reaccionar adecuadamente frente a los cambios. Este concepto es decantado por la mayoría de los teóricos y doctrinarios del Poder Aeroespacial como la "obsolescencia tecnológica" y no existe un ambiente más vulnerable a ello que el medio aeroespacial: espectro electromagnético, el "ciberespacio", la informática de combate, la velocidad en el manejo de datos e información crecen a pasos agigantados y eso imprime la necesaria adecuación de los medios que están destinados a defender la soberanía de nuestro territorio. Se resume esta justificación en un hecho inevitable: la necesidad de actualizar todas y cada una de las capacidades electrónicas del sistema será muy pronto una realidad que tendrá que asumirse con el mayor profesionalismo posible.

## Empenaje alegórico (Texto: Adolfo Alfonzo)

El empenaje del Sukhoi Su-30MK2 AMBV-0564 fue decorado especialmente para celebrar los cinco años de operación del sistema en cielos venezolanos. El emblema fue diseñado y ejecutado bajo la iniciativa conjunta del Comando Estratégico Operacional (CEO) y el Grupo Aéreo de Caza Simón Bolívar N°13 (G-13) con el apoyo de la Dirección de Mantenimiento y Desarrollo Aeronáutico del Comando Aéreo Logístico (DIMADEA) a través del Servicio de Mantenimiento Aeronáutico de la AMBV. De igual manera, debemos destacar al equipo de trabajo de la Revista Ámbito Cívico Militar y a todos sus colaboradores. Todos tuvieron una destacada participación a lo largo de los once días del desarrollo y ejecución del proyecto.

## Significado

Nada más oportuno para resaltar el número 5 en un conjunto de doble significado. La primera, en referencia al Bicentenario de nuestra independencia del 5 de Julio (1811-2011) y la segunda, los 5 años del sistema Sukhoi Su-30 en Venezuela (2006-2011).

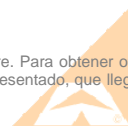
Desde las superficies exteriores del empenaje, emerge del tricolor nacional como elemento principal, el número 5. Lo acompañan un arco de 8 estrellas y la silueta del logotipo oficial del Bicentenario de nuestra Independencia. En las superficies interiores, la imagen tribal del aguerrido y cincuentenario León que representa los orígenes del Grupo Aéreo Simón Bolívar N°13. Todo el conjunto simboliza el más grande orgullo de los hombres y mujeres comprometidos con la defensa e independencia de nuestro espacio aéreo.

## Mención especial al trabajo en equipo

Un agradecimiento especial a todo el personal que colaboró con la culminación del proyecto.

### Equipo de diseño

- *Generador Leonardo Chacón.*
- *Concepto por Adolfo Alfonzo.*
- *Diseño del conjunto, ingeniería de detalle y especificaciones por Adolfo Alfonzo.*
- *Diseño complementario seleccionado desde el primitivo de la silueta del León de perfil estilo tribal según dibujo de dominio público del artista "Dawn" divulgado el 31-12-2009 vía Dragoart. Adaptación y colores finales por Ana Abigail Cornejo de Medero.*
- *Logotipo oficial Bicentenario según especificaciones del MINCI de acuerdo al diseño de Kael Abello.*
- *Diseño conjunto parche alegórico por Juan Ruben.*





## Equipo de Producción

*Adolfo Alfonzo, Nelson Calderón, Ronaldo Barrios, Oscar Camejo, Jean Gutiérrez, César Riera, Dyango Carriendo, José González, Roberto Chalo, Franklin Alvarado, Oscar Peroza, Jorge Escalona, Alí Alvarado, Víctor Marrero, Luis Ramírez.*

## Equipo de Fotografía

*Leonardo Chacón, Nelson Calderón, Adolfo Alfonzo, Engers Rodríguez, Iván Peña y Argen Reyes.*

### HIPERVÍNCULOS RELACIONADOS:

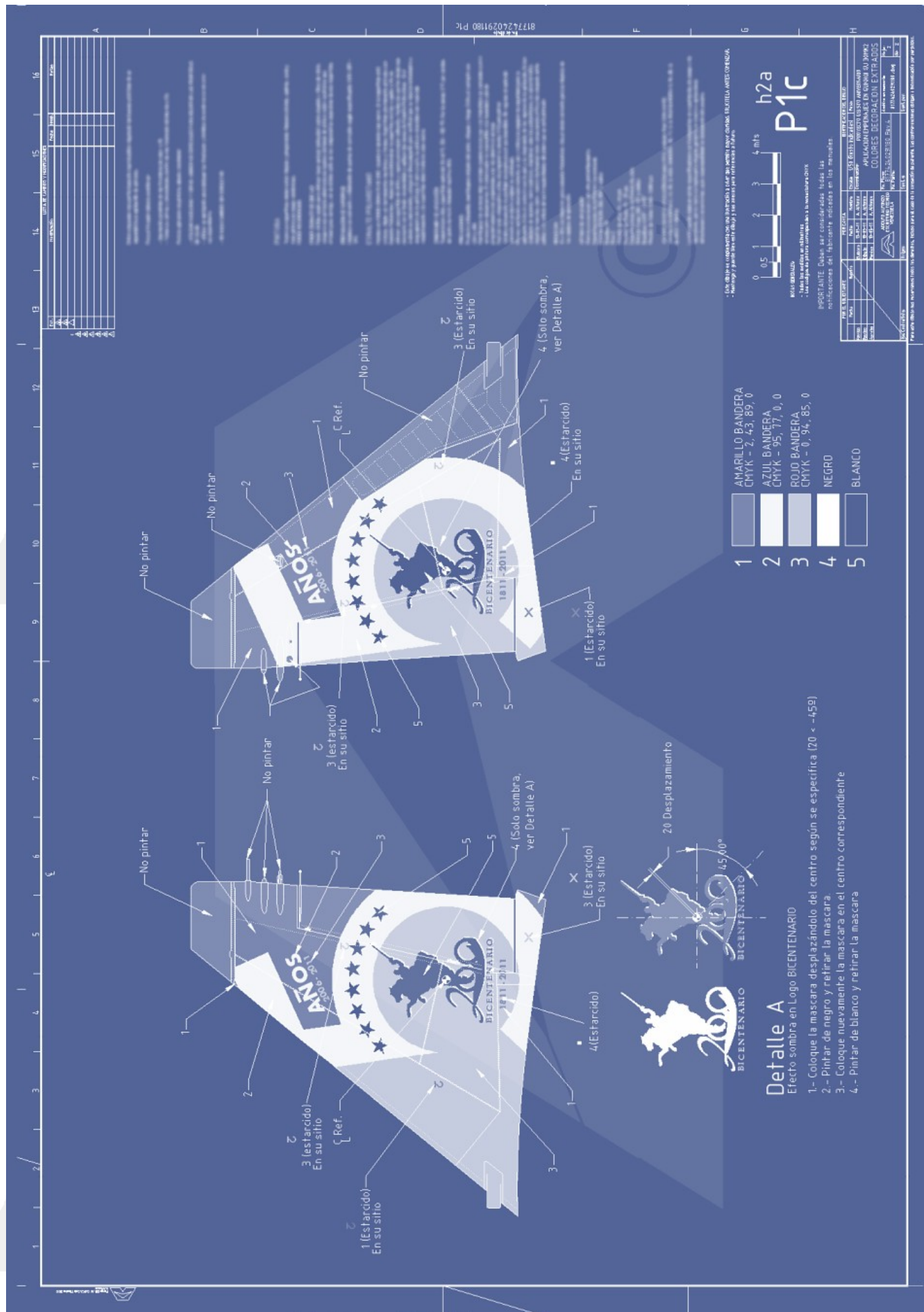
- [1] <http://www.123contactform.com/contact-form-canberrero-64511.html>
- [2] <http://adolfoalfonzo.blogspot.com/p/procedimiento-para-la-solicitud-de.html>
- [3] <http://adolfoalfonzo.blogspot.com/p/donaciones.html>
- [4] <http://adolfoalfonzo.blogspot.com/p/introduccion.html>
- [5] <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>
- [6] <http://www.fundacioncopyleft.org/>
- [7] <http://ibsn.org/>

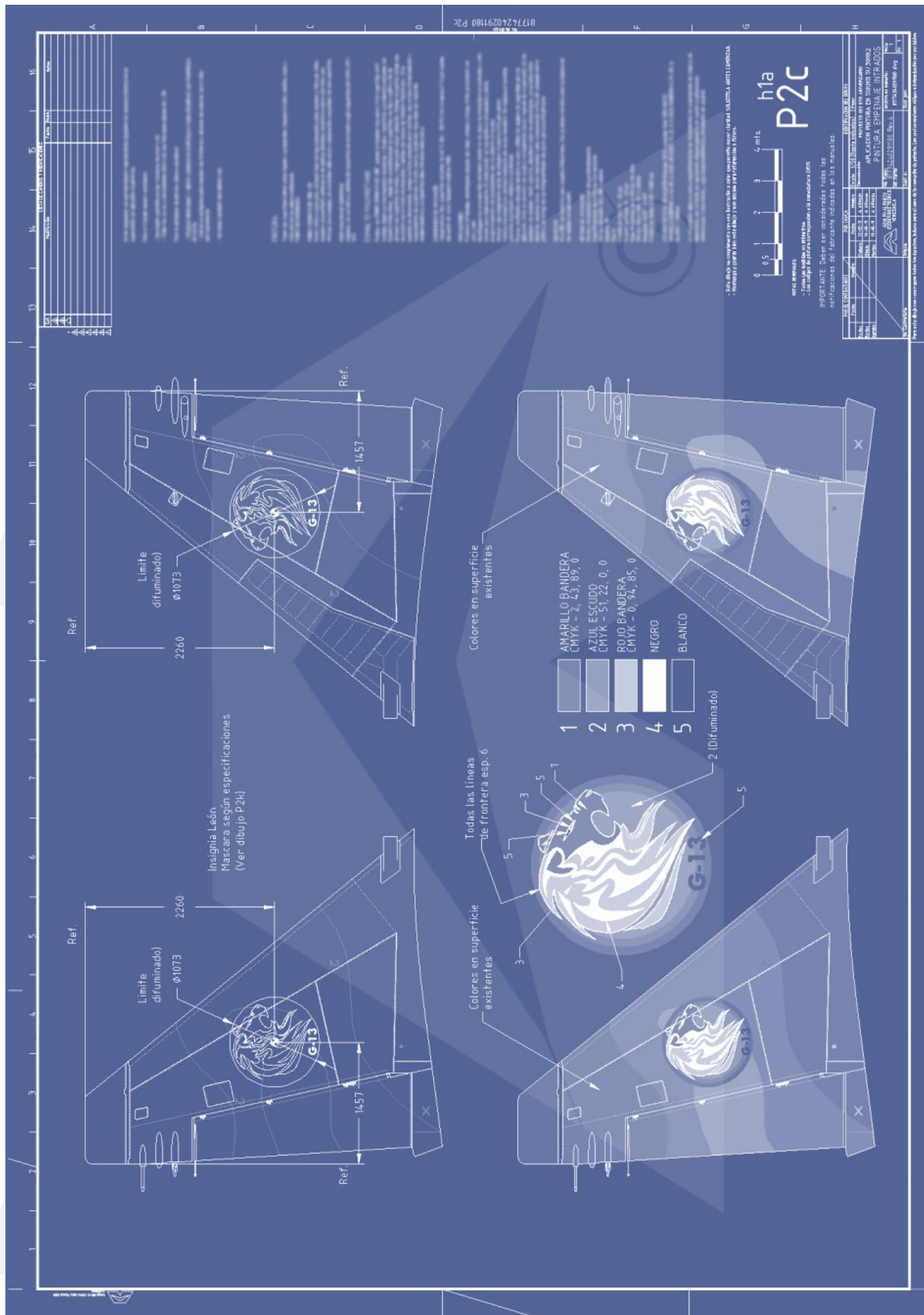




Copyright, ColorIURIS, CC / <http://adolfoalfonzo.blogspot.com> /ADOLFO ALFONZO. 2010  
Araure - Portuguesa – Venezuela





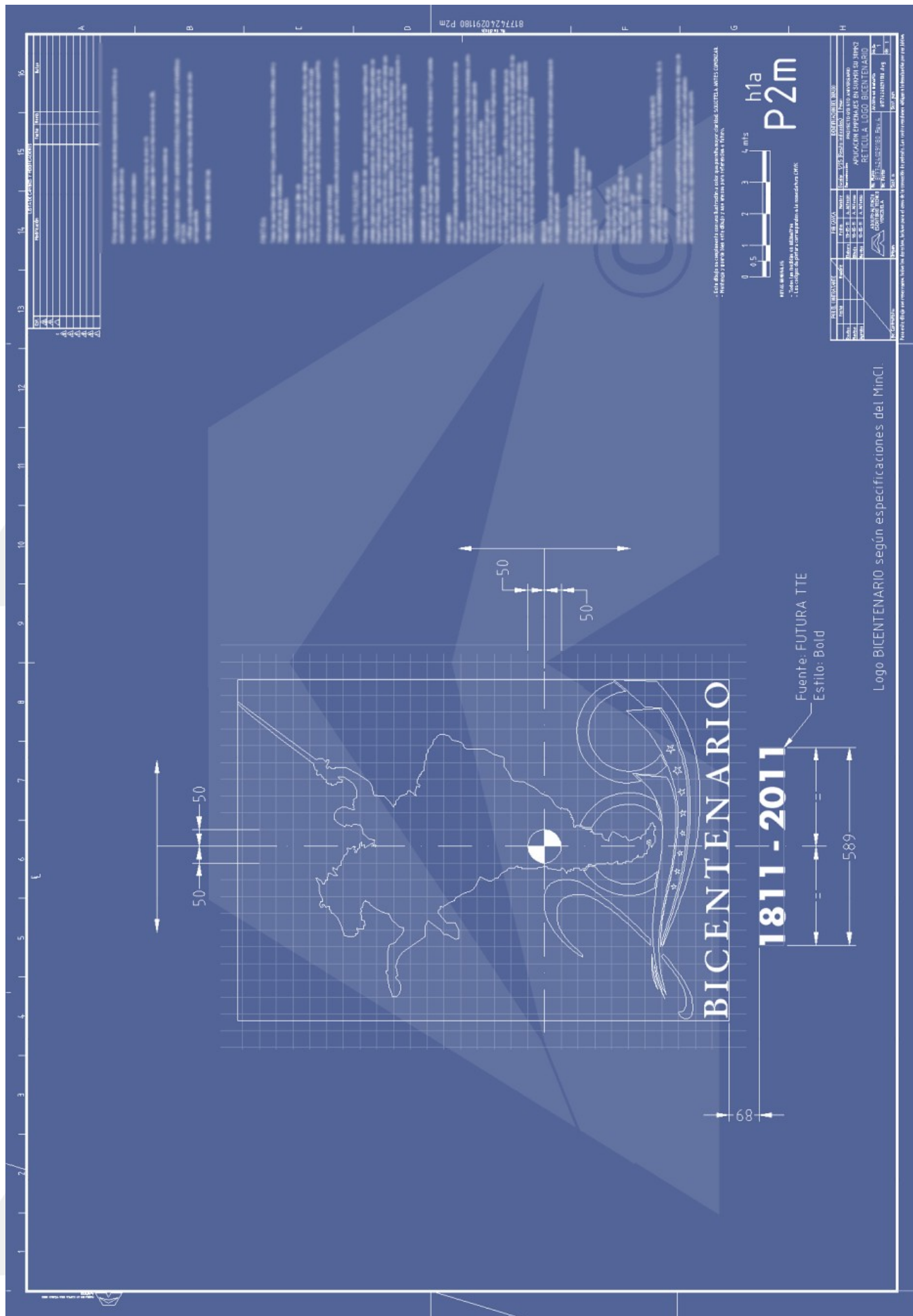






Copyleft, Color!URIS, CC / <http://adolfoalfonzo.blogspot.com> /ADOLFO ALFONZO. 2010  
Araure - Portuguesa – Venezuela





## EMPENAJE BABOR EXTRADOS

DIBUJO DE REFERENCIA:  
P1c h1, h2 y P2m



## EMPENAJE BABOR INTRADOS

DIBUJO DE REFERENCIA:  
P2c h1 Y P2k





## EMPENAJE ESTRIBOR EXTRADOS

DIBUJO DE REFERENCIA:  
P1c h1, h2 y P2m



## EMPENAJE ESTRIBOR INTRADOS

DIBUJO DE REFERENCIA:  
P2c h1 Y P2k





