

Por: **Adolfo Alfonso**

Rev: **0**, 13 de octubre de 2010

Viene de: <http://adolfoalfonzo.blogspot.com/2010/10/antonov-32.html>

Antonov An-32

AKAWAIO II/Transporte mediano

Dentro de esta perspectiva de renovación del parque de transporte táctico (explicado en el anterior artículo Antonov An 72/74^[8] del 31 de agosto de 2010) no es menos importante contar con aeronaves complementarias con similares características pero de mediana capacidad y recorridos cortos.

El mismo proveedor ofrece el Antonov An-32. Un bimotor turbohélice desarrollado a partir de la aeronave Antonov An-26 diseñado para el transporte, paracaidismo y desembarco de tropas, equipos militares y cargas, así como para el transporte de heridos. Básicamente se trata de una versión más potente de éste, al que se le han instalado nuevos motores en configuración "sobre el ala" dándole un aspecto característico que mejoran sus prestaciones cuando opera en lugares cálidos, situados a gran altitud y/o pistas no preparadas gozando de excelentes características bajo condiciones tropicales y montañosas.



La nueva versión militar An-32V lo coloca dentro del abanico de aeronaves que están fuera de las restricciones occidentales originadas por las asfixias del veto monopolístico norteamericano desde el 2005. La versión militar "todo tiempo todo uso" esta diseñado para la vigilancia y patrullaje conservando todas sus características originales de carga y pasaje. Esta dotado, entre otros equipos, con sistemas de navegación satelital GPS y radio ayudas FM, UHF, video en modo todo tiempo, FLIR, alertas pasivas y activas, además de cuatro puntos duros para un modesto armamento que le confiere cierta protección y poder de ablandamiento.

También cuenta con una versión bombero denominado An-32P (Aunque particularmente pienso que el anfíbio Beriev Be-200^[9] supera con creces todo esfuerzo sobre los diseños terrestres).

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^[1]
canberreo.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.

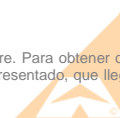
Ámbito

- 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 tarificado. 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



Otra característica indiscutiblemente importante es la compuerta de carga localizada en la sección de cola de la aeronave. Esta diseñada en forma de rampa abatible, con la particularidad adicional de retraerse por debajo del fuselaje para facilitar en vuelo, la operación de paracaidistas o descargas aerotransportadas y en tierra, permite cargas o descargas rápidas y directas desde un camión incorporando una eslinga de 2.5 Toneladas para facilitar la carga o descarga de paletas, recipientes u otros tipos de cargas. Las dimensiones del compartimiento de carga y escotillas permiten transportar cargas voluminosas. Con plataformas de rodillos desmontables se puede facilitar la carga y el arrojó al vacío mediante paracaídas de petrechos.

Cuanta con toda una mecanización para las operaciones de carga y descarga. La disponibilidad de un generador como fuente independiente de alimentación eléctrica y encendido de motores le confieren plena autonomía en aeródromos mal equipados.

No requiere de un mantenimiento especial por lo que puede operar fuera de su base principal. La redundancia de los sistemas principales de la aeronave, alta maniobrabilidad en tierra y en vuelo mas otras notables cualidades hacen que del An-32V sea una opción complementaria del An-72/74 garantizando una dupla en atención a situaciones de emergencia y en condiciones tácticas riesgosas durante día y la noche en condiciones de tiempo adversas.

Después de dos décadas de operaciones, el An-32 ha demostrado para ser fiable y fácil de mantener, agilidad en el aire y sobre el terreno. Durante este periodo se fabricaron más de 350 aviones, y ahora se operan en 22 países.

Este conjunto de características técnicas pueden satisfacer con creces los requisitos para la adquisición de una flota complementaria de aeronaves An-32V para los distintos componentes de nuestra Fuerza Armada con el fin de reducir costos operativos y logísticos debido a que se trata de un mismo equipo para todos los componentes.

ESPECIFICACIONES del Antonov An-32

Tripulantes: 3 personas

Capacidad: 50 pasajeros/42 paracaidistas/24 enfermos en camillas más 3 asistentes médicos.

Envergadura: 29,20 m

Longitud: 23,78 m

Altura: 8,75 m

Superficie alar: 75 m²

Peso vacío: 16.800 kg

Peso útil: 6.700 kg

Peso máximo al despegue: 27.000 kg

Dimensiones de la cabina de carga: 12,48 x 2,30 x 1,84

Motores: 2x turbohélices ZMKB Progress AI-20DM, (3.812 kW) (5.183 CV) cada uno.

Velocidad máxima: 540 km/h

Velocidad de crucero: 480 km/h

Autonomía: 2.500 km

Techo de vuelo: 9.500 m

Tasa de ascenso: 640 m/s (2.100 pies/seg)

Carrera de despegue: 1.360 m a peso máximo

Armamento:

- Cuatro soportes en el fuselaje (OFAB 100/ 250, Bengalas y otros).
- Equipos de detección, puntería y vigilancia propias de la misión.

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 ^[2]

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. ^[3]

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 ^[4]:

Sobre los cambios y/o las revisiones.

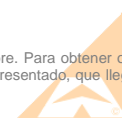
El Autor puede modificar, suspender, discontinuar o restringir el uso de cualquier porción o la totalidad de esta revista o artículo, incluyendo la disponibilidad de cualquier futuro contenido o ilustración, en cualquier momento y sin tener que dar noticia previa ni asumir responsabilidad civil.



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



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



EL CONSTRUCTOR

Antonov, conocido con el acrónimo de "An"; es un complejo aeronáutico de propiedad estatal con base en Kiev, Ucrania (desde 1952) con una larga, destacada y particular experiencia en el diseño y construcción de aeronaves de carga súper pesados, pesados, medianos y ligeros para diversos usos civiles y estratégicos militares. El nombre de la compañía viene de Oleg Antonov, ingeniero ucraniano que la fundó el 31 de mayo de 1946, y principal diseñador de los legendarios An-2, An-24 y An-22.

Como resultado de las estrategias del gobierno central de la extinta Unión Soviética que repartía la construcción de la industria militar entre diferentes regiones de la URSS. Las aeronaves Antonov eran con frecuencia construidas en partes por compañías en Jarkov (Ucrania), Novosibirsk (Rusia), y Tashkent (Uzbekistán). Por lo que Antonov carecía de las instalaciones necesarias para la construcción total de algunas naves. Hoy día esta situación ha cambiado, ANTONOV ASTC fabrica casi la totalidad de sus aeronaves en Harkov (Ucrania) dejando el resto en desventaja con porcentajes marginales de participación.




FOTO ARCHIVO



FOTOGRAFÍAS: An-32 Aeroflot CCCP-21132. Demostrador en Caracas, 1982. (Fotos Autor). De arriba a abajo:

1.- Nótese la configuración de los motores sobre el ala y la altura de seguridad.

2.- Nótese la configuración de carga trasera y la rampa de acceso.

3.- Nótese la configuración de carga con rampa escamoteada bajo el fuselaje.

ILUSTRACION: Alternativa propuesta del sistema venezolano CAVCA Mimeomai.

1.- An-32V de la Aviación Militar Bolivariana de Venezuela.

*.- GRUPO INDÍGENA DE VENEZUELA. ACAHUAYO: (Familia lingüística caribe) Conocidos también como **Akawaio** o **Waika** están ubicados en la frontera del estado Bolívar con la Guyana. Sus de características culturales son semejantes a la de los Pemones.

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/>
- [8] <http://adolfoalfonzo.blogspot.com/2010/08/antonov-72-y-74.html>
- [9] <http://adolfoalfonzo.blogspot.com/2010/04/beriev-be-200se-proteccion-civil.html>

