

# India, *la potencia discreta*

DAVID CORRAL HERNÁNDEZ

## LA “INDIAN AIR FORCE”

**H**ace 50 años dos jóvenes naciones se enfrentaron en Asia: la India y China. Hoy, ambas están camino de convertirse en grandes potencias del siglo XXI. Mientras China alardea de su crecimiento económico, y es habitual la propaganda de sus capacidades militares, la India crece discretamente paso a paso y está inmersa en una profunda modernización militar. Actualmente sus políticos y fuerzas armadas están trabajando en el Plan Quinquenal 2012-2017. India está realizando un enorme esfuerzo presu-

*«La India es el mayor  
importador de armas  
del mundo, con el 10%  
del mercado»*



A PRIMEROS DE ABRIL SE TIENE PREVISTA LA VISITA DEL JEFE DE ESTADO MAYOR DEL AIRE DE LA INDIA, EL MARISCAL NORMAN ANIL KUMAR “BROWNE”.

SE TRATA DE UN VIAJE QUE SIGUE AL OFICIAL QUE YA EFECTUÓ EL REY DON JUAN CARLOS A ESTA NACIÓN ASIÁTICA Y QUE, SEGÚN EL MONARCA, FUE “MUY PRODUCTIVO” PARA LOS INTERESES ESPAÑOLES. EL PASO DEL MARISCAL “BROWNE” POR NUESTRO PAÍS NOS PERMITIRÁ, SIN DUDA, CONOCER UN POCO MEJOR A LA FUERZA AÉREA DE LA INDIA. CON 170.000 EFECTIVOS, Y MÁS DE 1.300 APARATOS, ES LA CUARTA MÁS IMPORTANTE DEL MUNDO POR DETRÁS DE LA U.S.A.F. ESTADOUNIDENSE, LA FUERZA AÉREA DE RUSIA Y LA FUERZA AÉREA DEL EJÉRCITO POPULAR DE LIBERACIÓN DE LA REPÚBLICA POPULAR CHINA.

puentario para contrarrestar el desarrollo militar de China y su influencia en su estrecho aliado, el otro enemigo histórico de la India, Pakistán. Ambas son potencias nucleares, al igual que la India, y son habituales las tensiones fronterizas, especialmente en la disputada región de Cachemira que separa a la India y Pakistán. Desde la independencia de los británicos en 1947, la Fuerza Aérea de la India ha participado en cuatro guerras contra su vecina. Ahora el objetivo previsto es que en 2022, coincidiendo con su 90 aniversario, la Fuerza Aérea de la India esté

plenamente modernizada. Para hacer frente a los potenciales conflictos y al desgaste de las tensiones territoriales, las autoridades de Nueva Delhi tienen que dotar a sus fuerzas armadas con medios abundantes y creíbles. En el caso de la IAF (Indian Air Force), debe mantener operativas grandes estructuras de fuerza, y estas deben ser capaces de actuar tanto en entornos complejos como en conflictos convencionales a gran escala contra objetivos terrestres y aéreos.



## UN MERCADO PUJANTE

Son tales las cantidades invertidas en material que ya la India es el mayor importador de armas del mundo, con el 10% del mercado. Clara muestra del interés que despierta la India en el mercado internacional es el Salón Internacional Aeroespacial "Aero India". Su primera edición fue en 1996 y en estos años ya se ha convertido en una exposición de primera línea a nivel mundial. En



LOS SUKHOI SU-30MKI SON LOS APARATOS MÁS MODERNOS Y LA PRIMERA LÍNEA DE DEFENSA Y DISUASIÓN DE LA IAF.

**«En la actualidad los aparatos más modernos y versátiles del inventario indio son el MiG-29 y el Sukhoi Su-30»**



LA TRIPULACIÓN DE UN SUKHOI-30 SE DIRIGE HACIA SU APARATO PARA COMENZAR UNA NUEVA MISIÓN.



## NORMAN ANIL KUMAR "BROWNE"

### Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea de la India

El mariscal de Aire Norman Anil Kumar Browne, también conocido como "Charlie" Browne, es el Jefe del Estado Mayor de la IAF desde julio de 2011. Casado y con dos hijos, uno de ellos piloto en la IAF, Browne es además el Jefe del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas de la India. Formado en la Academia de Defensa Nacional y entrenado en Reino Unido por la Royal Air Force como piloto de "Jaguar", se graduó en Estado Mayor en el Air Command and Staff College de Alabama, Estados Unidos. Como piloto ha acumulado más de 3.000 horas de vuelo en aparatos como los "Hunter", "Jaguar", Mig-21 o los "Flanker". Entre otros destinos ha sido instructor en el TACDE (Tactics and Combat Development Establishment) o el DSSC (Defence Services Staff College), de Wellington. También fue director adjunto del Departamento de Estrategia de Guerra Aérea del Cuartel General, Oficial de Operaciones, Jefe de una base de "Flanker" o Jefe de Operaciones Aéreas de la Región Aérea Oeste, la más compleja de las que tiene a su cargo la IAF.

EL "TEJAS",  
UN PRODUCTO NACIONAL  
QUE PUEDE ENCONTRAR  
UN BUEN MERCADO  
PARA LA EXPORTACIÓN.



LOS MIRAGES DE LA IAF  
ESTÁN EN PLENO PROCESO  
DE MODERNIZACIÓN.

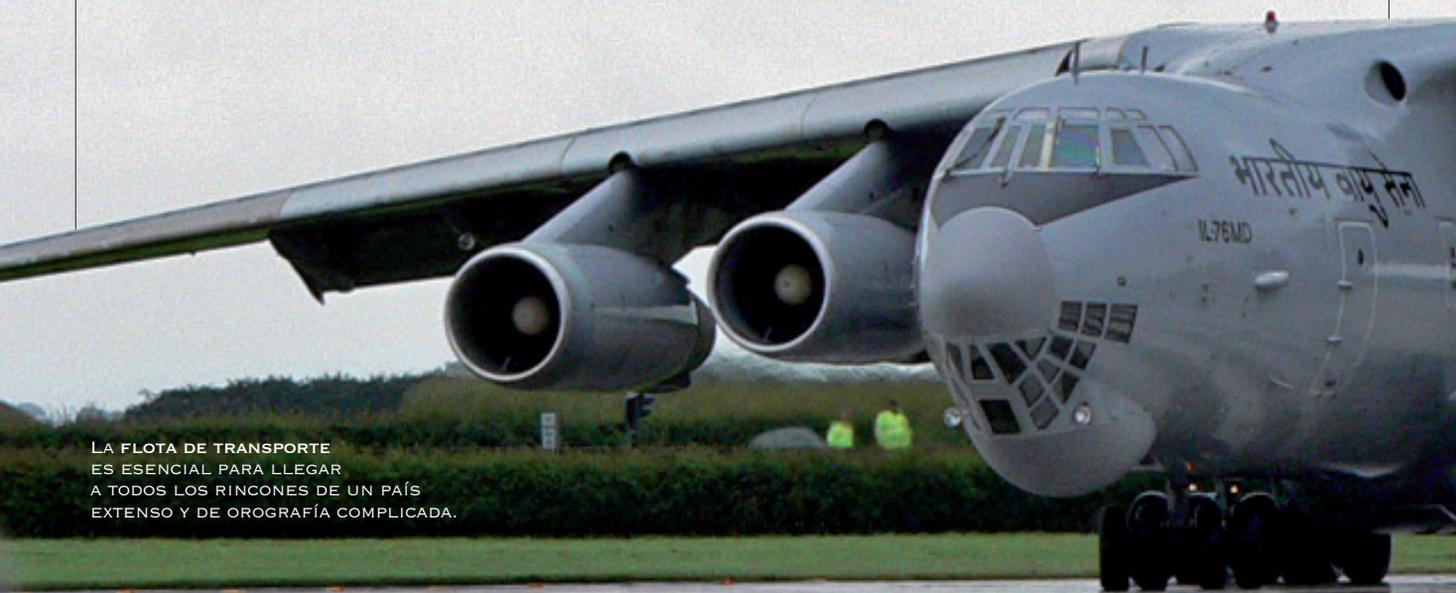


2013 se ha celebrado del 6 al 10 de febrero en la base aérea de Yelahanka, cerca de Bangalore, la ciudad aeronáutica de la India. Por ella pasaron 78 países y más de 400 firmas proce-

dentes de 27 naciones. El número de empresas locales fue casi equiparable a la representación extranjera. Históricamente el principal proveedor de armamento ha sido Rusia, con cerca del

70% de las adquisiciones. Tan solo el año 2012 la exportadora estatal de armas rusa Rosoboronexport firmó con la India contratos por un total de 3.500 millones de dólares, siendo la mitad de ellos para material aeronáutico. Desde la Unión Soviética recibieron el avión que ha sido la espina dorsal de sus fuerzas durante décadas, el MiG-21, del que compraron cientos de unidades desde mediados de los sesenta y que se convirtió en el primer avión de combate supersónico en entrar en servicio en la India. El "Fishbed", del que han perdido decenas en los últimos años por accidentes y errores humanos, deberá aún mantenerse en primera línea hasta 2014-2017, al menos. Las últimas 125 unidades de este interceptor histórico serán modelos actualizados a la versión "Bison". Se adquirieron también MiG-23 y MiG-27 "Flogger", este último construido bajo licencia en la India por Hindustan Aeronautic bajo el nombre de Bahadur ("Valiente"). En un salto generacional y tecnológico significativo, y para cometidos de superioridad aérea, desde Rusia llegaron dos modelos que son en la actualidad los aparatos más modernos y versátiles del inventario indio, el MiG-29 "Baz" ("Halcón") y el Sukhoi Su-30. Del primero, un avión que también es operado por la Armada de la India, se está llevando a cabo una modernización de los 69 aparatos disponibles al estándar MiG-29UPG. Contarán con un nuevo radar

LA FLOTA DE TRANSPORTE  
ES ESENCIAL PARA LLEGAR  
A TODOS LOS RINCONES DE UN PAÍS  
EXTENSO Y DE OROGRAFÍA COMPLICADA.



VISTA DESDE EL PUESTO DE OBSERVACIÓN DE UN ILYUSHIN IL-76 "CANDID".



se han fabricado en la India por HAL y el último paso se ha dado en enero, durante la visita a la India del presidente ruso Vladimir Putin. El mandatario ruso regresó al Kremlin con un contrato de 2.900 millones de dólares en el que se incluían, entre otras partidas, nuevos "Flanker" para la IAF. Y en la próxima década, con el objetivo 2022 como referente, la última aportación rusa será en cooperación con la India: el Sukhoi T-50 PAK FA. De este aparato furtivo de quinta generación, teóricamente equivalente al F-35 estadounidense, se entregarán entre 250 y 300, la mayoría de ellos salidos de las líneas de montaje de la compañía nacional Hindustan Aeronautics Ltd (HAL).

*«India ha abierto su mercados a productos de última generación occidentales»*

Zhuk-ME, aviónica y motores mejorados y sonda de reabastecimiento en vuelo. El segundo es el orgullo, el músculo y uno de los argumentos disuasorios de la IAF. Sus "Flanker" están desplegados principalmente en las zonas fronterizas con China y Pakistán. Nueva Delhi espera contar entre 2014-15 con 270 Su-30MKI repartidos en 14 escuadrones. Los primeros 50 se encargaron directamente a Rusia en 1996 con un segundo pedido en 2007. Desde entonces, varias tandas

"RAFALE", EL AVIÓN FRANCÉS PODRÍA TENER EN LA INDIA SU PRIMER CLIENTE INTERNACIONAL.





LA IAF ES EL MAYOR USUARIO DE C-17 "GLOBEMASTER" DEL MUNDO DESPUÉS DE EE.UU.



PARA EVITAR LAS CARENCIAS DE ENTRENADORES SE HAN ADQUIRIDO NUEVOS AVIONES, COMO EL "HAWK" BRITÁNICO.



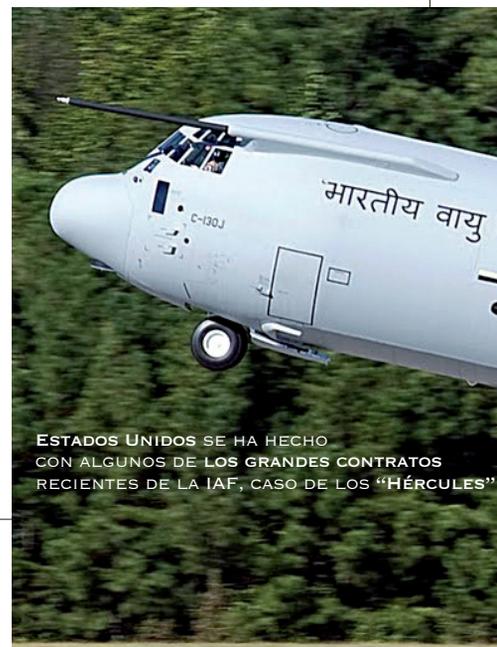
INTELIGENCIA Y ALERTA TEMPRANA ESTÁN ENTRE LAS NUEVAS CAPACIDADES ADQUIRIDAS POR LA IAF.

## ADQUISICIONES EN OCCIDENTE

En los últimos años, en un giro que puede acabar con el monopolio ruso, la India ha abierto sus mercados a productos de última generación occidentales con los que cubre necesidades específicas. No son tampoco extraños en los inventarios de la IAF. Junto a los

MiG llevan volando años dos clásicos de la aviación europea, los 139 SEPECAT "Jaguar" ("Shamsher") y los 51 franceses Dassault Mirage 2000 "Vajra" ("Centella"), actualmente en proceso de modernización al estándar 2000-5 MK2. De Francia, por prestaciones y tecnología, llegará el escalón intermedio entre los actuales cazabombarderos y el futuro caza de quinta generación.

De momento Dassault podría recibir un encargo de 126 "Rafale", con opción a otros 63 gracias al programa MMRCA (medium multi-role combat aircraft). El acuerdo inicial prevé que los 18 primeros sean ensamblados en Francia y el resto, bajo licencia, en las instalaciones de Hindustan Aeronautics Limited (HAL). Europeo también es el candidato para avión de repostaje en vuelo, para el que EADS ha presentado su A330 MRTT (Multi Role Tanker Transport). El contrato por 770 millones de euros supone la compra de seis aparatos al fabricante finalmente seleccionado. Pero quizá los dos proveedores más recientes sean los más inesperados. Estados Unidos ha entrado a lo grande con la venta de 15 helicópteros pesados de transporte CH-47F "Chinook", 22 helicópteros de combate AH-64D "Apache" Block III, aviones de patrulla marítima P-8I "Poseidon" o los de transporte C-130J-30



ESTADOS UNIDOS SE HA HECHO CON ALGUNOS DE LOS GRANDES CONTRATOS RECIENTES DE LA IAF, CASO DE LOS "HÉRCULES"



LOS "JAGUAR"  
AÚN SIGUEN SIENDO APARATOS  
DE PRIMERA LÍNEA  
EN EL ARSENAL INDIO.



OTRO CLÁSICO  
CON MUCHAS HORAS DE VUELO  
POR DELANTE SON LOS "FULCRUM".

"Hercules" y C-17 "Globemaster III", de los que la India ha comprado 10, lo que la convierte en el mayor cliente internacional de este aparato. Para misiones AWACS (Airborne early warning aircraft) se firmó en 2004 un contrato con Israel para dotarse con tres IL-76 "Phalcon". Para estas tareas de vigilancia la Fuerza Aérea India cuenta también con 3 Embraer 145 equipados con

radar AESA (radar de barrido electrónico activo), RWR (alerta de radar) o MWR (alerta de misiles), entre otros.

### ENTRENADORES

Hay dos cuestiones relacionadas que son, desde hace tiempo, el talón de Aquiles de la IAF: el entrenamiento de pilotos y los accidentes. Estos

últimos tienen una altísima incidencia entre todas las flotas, aunque destaca en la de los MiG-21. De los cerca de 950 adquiridos en las últimas décadas casi la mitad se han perdido en siniestros de todo tipo. Uno de los motivos parece ser la formación de las tripulaciones de los aparatos de combate. En reiteradas ocasiones el ministro de Defensa ha afirmado que la cantidad de pilotos es inferior a la necesaria por la carencia de aviones de entrenamiento con los que proporcionar la formación adecuada. El escalón inicial, los 114 HPT-32 "Deepak" de fabricación india tuvieron que quedarse en tierra desde agosto de 2009 hasta mayo de 2010 por su demostrada falta de seguridad. Su lugar ha sido ocupado por otro veterano, el también indio HJT-16 "Kiran". Este reactor, introducido en 1968, es empleado en las dos primeras fases de vuelo de combate a la espera de relevos más apropiados. Mientras Hindustan Aeronautics sigue sin lograr un aparato adecuado, incluso después de dejar abandonado el programa del "Ajeet" para un reactor de entrenamiento intermedio ni acabar de dar forma al "Sitara" ("Estrella"), sí que al menos pudo participar como fabricante en la solución llegada desde el extranjero, el "Hawk" de BAE. Se encargaron 66 con opción para otros 40. Una partida inicial de 24 "Hawk" Mk.132 aterrizó desde el Reino Unido siendo las unidades restantes ensambladas en la India bajo licencia por HAL en Bangalore. Los últimos en llegar serán 75 Pilatus PC-7 Mk-II. Su objetivo es paliar la falta de entrena-



## «De los cerca de 950 MiG-21 adquiridos casi la mitad se han perdido en siniestros de todo tipo»

dores básicos y permitir la baja definitiva de los HPT-32 “Deepak”. En la contienda por el contrato batió a rivales tan solventes como el Hawker Bechcraft T-6C, el Embraer EMB-314 “Super Tucano”, el Finmeccanica M-311, el coreano KT-1, el Grob G-120 TP o la propuesta local de HAL, el “HTT-40 trainer”.

### DESARROLLO NACIONAL

Uno de los grandes logros de la India es su industria y tecnología nacional. Además de fa-

bricar bajo licencia la mayoría de los aparatos que vuelan en la IAF, HAL ha sido capaz de desarrollar diversos modelos y puede lograr un buen nicho del mercado internacional con el “Tejas”. Este aparato de combate polivalente ligero de cuarta generación está planteado como sustituto del MiG-21 y, aunque no ha entrado plenamente ni en número notable en servicio, ya han participado en este 2013 en sus primeras maniobras, las “Iron Fist”. Al igual que China, el Espacio es considerado como uno de los escenarios en los que se puede decidir el futuro. ISRO (In-

dian Space Research Organisation), la Agencia Espacial de la India, cuenta con dos lanzadores, los GSLV y PSLV, además de una larga trayectoria de lanzamientos. Con el primer satélite de observación militar ya en órbita, el Risat-1, se ha puesto en marcha una “Célula Espacial Integrada” para prestar servicio conjuntamente y de manera más efectiva a los tres ejércitos de las Fuerzas Armadas de la India, los usuarios civiles del Gobierno y la ISRO. A lo largo del periodo 2012-17 están previstos decenas de lanzamientos para poner en órbita nuevos satélites de observación, comunicaciones y del sistema de navegación local, el Indian Regional Navigational Satellite System. Queda

UN MIG-21 RUEDA  
FRENTE A LOS MÁS  
MODERNOS “FULCRUM”.





LA QUINTA GENERACIÓN LLEGARÁ A LA IAF GRACIAS A SU COLABORACIÓN CON RUSIA, SERÁ EL SUKHOI T-50.

**«Del Sukhoi T-50 PAK FA de quinta generación se entregarán entre 250 y 300»**

un último pilar disuasorio, el nuclear. India no es solo una potencia militar por el tamaño de sus fuerzas o por contar con portaaviones y submarinos, lo es en gran medida por su arsenal nuclear, otro aspecto en el que coincide con China. La última evolución de su misil Agni, la V, permite transportar cargas múltiples con una masa en conjunto superior a los mil kilos hasta distancias de 5.000 kilómetros. Pakistán y China están más que dentro de este alcance; e incluso algunos puntos de Europa ■

