

# EL PORTAAVIONES CHINO *SHI LANG*

## EL RENACIMIENTO DE UNA VIEJA MARINA

Albert CAMPANERA I ROVIRA



L pasado verano, se hicieron las pruebas oficiales de mar del primer portaaviones chino, previas a su incorporación a la PLAN (*People's Liberation Army Navy*), denominación oficial de la Marina del Ejército de Liberación del Pueblo, lo que provocó el alboroto de los medios, especialmente los asiáticos, con el colofón de Victoria Nulan — más conocida como Tory, nueva portavoz del Departamento de Estado norteamericano — reprochando falta de claridad en la política de defensa china.

Analizando las consecuencias, tanto políticas como militares, que pueda tener a corto plazo la entrada en servicio operativo del portaaviones llamado *Shi Lang*, bueno será recordar que es un portaaviones *sui generis* al carecer de catapultas.

Sin embargo, hay que tomar con mucha prevención el criterio de algunos analistas, como Arthur Ding, Anthony Wong, Brahma Chellaney, etc., excesivamente influenciados por los americanos, los cuales desde el fin de la Segunda Guerra Mundial (SGM) imparten doctrina naval *urbi et orbi*, con unas necesidades y apetencias prácticamente unilaterales, y que si se escandalizan deberían hacerlo igualmente con el coreano *Dokdo* y los japoneses *Hyuga e Ise*, aunque oficialmente no sean portaaviones, o por el indio *Vikramaditya*.

Los chinos, con medios pero carentes de instrucción adecuada, influidos por la secular mentalidad continental de los gobernantes manchúes, fueron vapuleados en la mar desde finales del siglo XIX por la agresiva Marina japonesa. El comunismo significó para China el fin del expolio occidental, percatándose pronto la joven república de la necesidad de disponer de una Marina oceánica para ejercer la soberanía sobre 7.830 millas de costa y alrededor de 3.400 islas. La victoria de los comunistas sobre los nacionalistas tras la guerra civil significó la pérdida de su buque más importante, el crucero *Chungking* (ex-HMS *Aurora*), y emprender los pasos necesarios para la creación de una



Impresión artística del *Shi Lang*.

Marina de carácter costero, a la par que se avanzaba gradualmente, primero con tecnología soviética, y actualmente propia, a la que a algunos les gusta definir como una I + D inversa o, peyorativamente, copiada.

China necesita una Marina fuerte, aunque ello no les guste a sus vecinos, en especial Japón, India y también Australia, país que cuenta con las bendiciones de los Estados Unidos de América para actuar de gendarme del Pacífico Sur; sin olvidar los numerosos contenciosos marítimos que mantiene con Brunei, Taiwán, Vietnam, Malasia y Filipinas.

En el campo de los portaaviones, actualmente solo nueve marinas los poseen, las de Estados Unidos, Reino Unido, Francia, India, Rusia, España, Italia, Tailandia y Brasil; de estos países, solo seis (Estados Unidos, Reino Unido, Francia, Rusia, España e Italia) tienen capacidad para construirlos.

Cuando se disgregó la URSS, la oportunidad de comprar esta clase de excedentes navales pareció propicia, en especial con Ucrania, puesto que la Marina soviética había abandonado en Sebastopol la construcción del *Varyag*, nombre que evocaba a un crucero ruso distinguido en el combate de Chemulpo en el curso de la Guerra ruso-japonesa. El buque, listo en un 80 por 100, sobre el que se habían vertido las experiencias acumuladas en los *Moskva* y *Kiev*, hubiera sido el segundo de la clase *Admiral Kutnesov*, marino soviético distinguido en la Guerra de España y en la Segunda Guerra Mundial.

Su destino suscitó bastantes especulaciones, hasta que en 1998 fue adquirido por una empresa china, zarpando remolcado para Dalián en noviembre de 2001. Tras una serie de vicisitudes se vio obligado a circunnavegar el conti-

nente africano, haciendo por cierto una escala en Las Palmas, arribando a su destino en marzo de 2002, y entrando un tiempo después en dique con el fin oficioso de destinarlo a usos lúdicos en una especie de parque temático en Shenzhen. Pero el viejo anhelo de la Marina china de disponer de un portaaviones, que incluso había estado previsto antes de la SGM, continuado por el que se considera padre de la moderna Marina de este país —el general Liu Huaqing, un seguidor de la doctrina del almirante soviético Gorskov— comenzó a tomar forma, y después de una serie de obras (una de las principales ha sido la remotorización, que es clásica, de calderas y turbinas), fue puesto de nuevo a flote en abril de 2009, para llegar a sus primeras pruebas oficiales en agosto de 2011.

El ministro de Defensa chino, Geng Yansheng, afirmó en unas declaraciones oficiales que el *Shi Lang* será utilizado para entrenamiento militar y para investigación científica, siendo voluntad de su gobierno construir un pequeño número de portaaviones, mientras aseguraba que las intenciones de Beijing son pacíficas. Esto es una patraña, puesto que un portaaviones no puede ser nunca concebido para operar como un buque de carácter defensivo, pero ello es parte consustancial de la política china de minimizar sus logros militares. Al respecto es bueno recordar las palabras Deng Xiaoping: «Disimulad las ambiciones y ocultad las garras».

No deja tampoco de ser sintomática la elección del nombre. Un occidental hubiera escogido uno algo más ecléctico, como el de Zhen He, que llevó el poder naval chino hasta el continente africano en el siglo XV; pero se comprende que para un hijo del antiguo Celeste Imperio, Taiwán es una espi-



El ex-Variag después de cruzar el puente del Bósforo.

na clavada, por lo que es toda una declaración de intenciones que hayan bautizado al primer portaaviones con el nombre del manchú conquistador en 1681 de la irredenta isla.

Las características generales del buque son las siguientes:

- Astilleros: Nikolayev (Ucrania). Dalián (China).
- Puesta de la quilla: 08-12-85. Botadura: 06-12-88. Aún sin terminar, en marzo de 2006 reinició obras completadas en marzo de 2010. Pruebas de mar en agosto de 2011.
- Dimensiones (eslora, manga, calado): 304,5 x 70 x 10,5 m. Cubierta vuelo 304,5 x 70 metros.
- Hangar: 183 x 29,4 x 7,5 metros.
- Maquinaria: ocho calderas, cuatro turbinas. Potencia 200.000 CV (147 MW). Cuatro hélices, dos timones.
- Velocidad: 30 nudos. Autonomía: 3.850 millas/29 nudos y 8.500 millas/18 nudos.
- Dotación: aproximadamente 1.960 tripulantes (200 oficiales, 626 grupo aéreo).
- Misiles: cuatro SAM FL-3000 N (24 celdas). Artillería 2-30/60 mm tipo 730. Equipo a/s: 5 RBU 6000.



En el astillero de Sevmesh.



Cazabombardero *J-15*. Apreciarse gancho de frenado en popa.

- Contramedidas electrónicas y físicas: sin determinar.
- Radars: Tridimensional Top Plate, Ojo Dragón 346. Radar de superficie sin determinar. Navegación, Tacan e IFF sin determinar. Sonar MG35.
- Aviones: 18 cazabombarderos *J-15*. Helicópteros sin determinar.

Al igual que en todo portaaviones que se precie, el vector aéreo resulta clave en la operatividad del mismo, y parece ser que los chinos embarcarán en el *Shi Lang*, en cantidad indeterminada, el cazabombardero *J-15 Shenyang (Tigre Volador)*, cuya fabricación se inició en julio del 2010 y que es la versión navalizada del *Sukhoi 33*, más conocido como *Flanker*. El avión ha sido fabricado por la Shenyang Aircraft Corporation, el grupo aeronáutico más importante del país, situado en la ciudad del mismo nombre, a partir de un modelo comprado a Ucrania, puesto que Rusia se negó a venderlo.

En cuanto a los helicópteros, en principio posiblemente serán los *Z-8 Chenghe*, versión china del francés trimotor *Super Frelon (Avispón)*, construidos conjuntamente con los populares *Z-9C Haitun (Pantera)*, ambos bajo licencia francesa de la firma Eurocopter.

De esta historia pueden deducirse las siguientes conclusiones:

- La Marina china ha entrado en el juego marítimo de las grandes potencias, siendo su principal debilidad la carencia de una base naval más



Helicóptero *Super Frelon*.

- allá de su zona de influencia. Por esto no sorprenden las negociaciones con el gobierno de Pakistán para la obtención de una base en Gwadar, en el océano Índico, para proyectar su poder naval sobre el Oriente Medio y el este de África. Como era de esperar, el sensible nacionalismo indio, que no olvida la lección recibida en los Himalayas, lo considera una provocación en su particular *Mare Nostrum* asiático.
- Gracias a la pujanza de su economía, China puede continuar con esta política de renacimiento marítimo que su competitiva industria requiere, para lo que necesita más buques de esta clase, tal como en su momento afirmó el ministro de Defensa. De hecho ya han aparecido los primeros dibujos de lo que serán el segundo y el tercer portaaviones. Un bofetón en la cara de los que se burlan de la tecnología china.
  - De llevarse a la práctica, y parece ser que ya están en construcción según las últimas informaciones, estos portaaviones serán de diseño tipo catamarán, con una plataforma nunca experimentada en esta clase de buques. Lo más parecido fue un témpano de hielo que los aliados en la SGM bautizaron como proyecto *Habakuk*.
  - No debemos olvidar que a los chinos nacionalistas no les ha faltado tiempo para presentar, en el Taipei Aerospace and Defence Technology by Exhibition, el misil Hsiun Feng III HF-3, llamado *Matador de*

*portaaviones*, donde en un espectacular mural aparecen dichos misiles impactando en un buque del tipo *Shi Lang*, aunque *grosso modo* nos parece mucho el optimismo del fabricante taiwanés.

- Por último, tras la movida que representa la irrupción del *Shi Lang* en el panorama político-estratégico asiático, no se debe olvidar que India, con su *Vikramaditya*, se embarcó igualmente en fechas parecidas en un programa similar, comprando a los rusos un hermano del *Variag*, el *Admiral Gorshkov*. Su historia es menos rocambolesca que la china, el ex-*Admiral Gorshkov* ya había sido ofrecido por Rusia a la India en 1994, ya que la colaboración entre ambas marinas siempre ha sido muy estrecha, comenzando una serie de negociaciones que duró hasta 2004 cuando la compra se hizo efectiva. La India se vio incapaz de llevar a cabo la modernización pretendida, por lo que encargó a la propia Rusia convertir el antiguo crucero portaaviones en portaaviones puro. Este país también ha tenido bastantes más problemas de los esperados, básicamente por la carencia de un *know how* adecuado, como demuestra la extraordinaria duración de las obras, casi una década, lo que hasta cierto punto justifica el interés de Rusia por la tecnología de los modernos BPC (*Batiment de Projection et de Commandement*) franceses de la clase *Mistral*.

La plataforma fue cedida gratuitamente, pero el precio de la transformación se incrementó sustancialmente, argumentando los rusos gastos inesperados. La compra fue muy criticada por su alto coste, defendida enérgicamente por el AJEMA indio, el almirante Sureesh Meta, argumentando que si los críticos eran capaces de proporcionarle un portaaviones por menos de 2.000 millones de dólares, rescindía el contrato con los rusos. Se especula que el precio final que pagará India será aproximadamente de 3.400 millones dólares, incluyendo el vector aéreo.

El buque partió del ahora astillero ucraniano de Nikolayev, remolcado por cuatro remolcadores holandeses, cruzó los estrechos de los Dardanelos y Gibraltar rumbo a Sevmas en el mar Blanco, cambiando el templado clima de Crimea por el gélido Ártico.

Rebautizado *Vikramaditya*, en sánscrito *Valiente como el Sol*, aunque admite también una traducción más enfática, como la de *Todopoderoso*. En función de las últimas noticias, es posible que no tarde mucho en entrar en servicio, especulándose que podrá estar operativo entre 2012 y 2013. Tendrá como dotación el cazabombardero de 4.<sup>a</sup> generación *Mig 29-K, Fulcrum* en el código OTAN, los primeros comprados directamente a Rusia. Es probable que los segundos sean construidos en India bajo licencia por la Hindustan Aeronautics Ltd. (HAL) en su factoría de Bangalore.