

Portaaviones INS Vikramaditya de la India.

El **INS Vikramaditya** es el mayor portaaviones de tipo STOBAR (despegue corto pero de aterrizaje asistido) de la Armada de la India , entregado oficialmente el 16 de noviembre de 2013. Se trata concretamente de un buque militar ampliamente renovado a partir del portaaviones soviético 'Almirante Gorshkov' de la Clase Kiev, retirado del servicio activo en 1996 por Rusia debido a sus altos costes en una era post-guerra fría. Entre las reformas más destacadas cabe mencionar su cubierta de vuelo más amplia, las nuevas secciones del casco y la instalación de avanzados sistemas de propulsión.

Desplegado operacionalmente a partir de mayo de 2014 con la dotación completa de MiG-29, el portaaviones puede transportar a más de 30 cazas polivalentes de largo alcance que pueden operar con misiles anti-buques, misiles aire-aire, bombas guiadas y misiles estándar. Específicamente, la fuerza aérea a bordo del INS Vikramaditya está integrada por aviones de combate MiG 29K y Sea Harrier, helicópteros Kamov 31, Kamov 28, Sea King, ALH-Dhruv y Chetak.



El Almirante Gorshkov (Proyecto 11430) era un portaaviones modificado de la clase Kiev construido en el Astillero de Nikolayev Sur, en Ucrania, para la Armada Rusa. Inicialmente conocido como Baku, el buque fue botado el 17 de abril de 1982 y puesto en servicio de forma oficial en 1987. Tras la finalización de la Guerra Fría, Rusia decidió retirar el

Almirante Gorshkov del servicio activo en 1995, sin llegar a ser desmantelado.

Esta circunstancia atrajo el interés de la India, que entró en negociaciones con Rusia para la adquisición del portaaviones en 1994, firmando un memorándum de entendimiento en diciembre de 1998. Finalmente, el Gobierno de la India y la Federación de Rusia firmaron un acuerdo intergubernamental para su adquisición en octubre del 2000. Cuatro años después, en enero de 2004, la India firmó un acuerdo por valor de 1,2 mil millones de euros con Rusia para la modernización del Almirante Gorshkov y la entrega de 12 aviones monoplazas MiG-29K y cuatro biplazas MiG-29KUB. Los trabajos de remodelación se iniciaron en el Astillero FSUE Sevmash en Severodvinsk, Rusia, en abril de 2004. El coste concreto de la reforma y el reacondicionamiento del portaaviones, junto a los repuestos necesarios y el aumento de la infraestructura se estimó en 730 millones de euros. Aunque estaba inicialmente programado para ser entregado en agosto de 2008, tuvo que retrasarse debido a los sobrecostes del proyecto.

En diciembre de 2009, los dos países llegaron a un acuerdo sobre la entrega final y el coste completo del buque reformado. Sin embargo, el acuerdo no se concluyó hasta marzo de 2010, **fijándose el coste total en 1,8 mil millones de euros** y estableciéndose la entrega para diciembre de 2012. Finalizado el proceso de reformas en los astilleros, la revisión del portaaviones se completó en marzo de 2012, ejecutándose las primeras pruebas en el mar en junio del mismo año. Sin embargo, la entrega se retrasó nuevamente debido a los defectos encontrados en las calderas y la necesidad de reemplazar una serie de sistemas eléctricos. Una vez corregido los fallos detectados, el portaaviones modernizado completó con éxito las pruebas operativas en el Mar Blanco en julio de 2013, así como las pruebas aéreas en noviembre del mismo año.

El portaaviones INS Vikramaditya, equipado con 234 nuevas secciones del casco construidas mediante 2.500 toneladas de

acero, cuenta con **una eslora total de 283,5 m, una manga máxima de 59,8 m, un calado de 10,2 m y un desplazamiento de 45.400 toneladas**. Asimismo, el buque dispone de 22 cubiertas y 2.500 compartimentos, de los cuales 1.750 fueron reconstruidos por completo. En total, puede llevar a más de 1.600 efectivos, incluida la tripulación.

El modernizado buque también está equipado con sistemas de iluminación en la cubierta de vuelo, nuevas plantas de CA, plantas de refrigeración, rampa ski-jump de 14,3 grados en la proa, tres guardabrisas a popa, tres conjuntos de cables de frenado en la cubierta de vuelo en ángulo y dos plantas de ósmosis inversa para la producción de 400 toneladas de agua potable al día.

Las modificaciones incluyeron además la sustitución de 2.300 kilómetros de antiguos cables eléctricos, actualizaciones en el bulbo de proa y el reemplazo de las plantas de destilación. También se mejoró la plataforma de elevación para aeronaves de popa y el montacargas de municiones.

La superestructura naval fue re-equipada con sistemas de recuperación y lanzamiento de última tecnología, radares de vigilancia aérea de largo alcance y avanzados equipos de guerra electrónica. Además, el portaaviones dispone de **sistemas de aterrizaje LUNA y DAPS** para aviones de combate MiG y Sea Harriers respectivamente. Un sistema de organización de información de acción asistido por ordenador (CAIO), llamado **LESORUB-E**, fue integrado para proporcionar dirección y control de combate. El sistema recoge la información de los sensores y los enlaces de datos para realizar un procesamiento asistido por ordenador, facilitando las tareas operativas.

El buque también está equipado con **un radar automatizado Resistor-E** y diversos subsistemas para proporcionar un control seguro del tráfico aéreo y en la aproximación/aterrizaje para aeronaves con base en el portaaviones. Asimismo, dispone de un sistema de radar de corto alcance que proporciona navegación y

datos de vuelo para los activos aéreos, así como un **sistema de comunicaciones CCS MK II** que provee comunicación externa y sistemas de datos tácticos Link II para apoyar las operaciones centradas en red.

El INS Vikramaditya es impulsado por ocho calderas de nueva generación, que producen una potencia total de 182.569 CV (134.226 kW) impulsando cuatro enormes hélices. Cada caldera genera 100 tph de vapor a muy alta presión de 64 bar. El buque también cuenta con seis alternadores turbo y seis alternadores diesel, que generan **una potencia total de 18 MW**, pudiendo llevar más de 8.000 toneladas de diesel bajo en azufre. Como resultado de su sistema de propulsión, el INS Vikramaditya dispone de **una velocidad máxima de 32 nudos (59,2 km/h)**, logrando un alcance máximo de 7.000 millas náuticas (12.964 km) y una autonomía en operatividad marítima de hasta 45 días.



Fuente: <http://www.fierasdelaingenieria.com>