

ALAS SOBRE LA ESTER

FUERZA DE DEFENSA AÉREA DE KAZAJSTAN



A pesar de tener una superficie mayor que toda Europa occidental y las segundas mayores reservas de petróleo del mundo, Kazajstán no es el típico país de la anterior Unión Soviética que viene a la mente cuando hablamos de aviación moderna, o al menos con una fuerza aérea que funcione. Sin embargo, se sorprenderán. La república de Kazajstán declaró su independencia de la URSS el 16 de diciembre de 1991. Durante la época soviética, los recursos militares del país estaban integrados en las fuerzas armadas soviéticas en el Distrito Militar del Turkestán, que desapareció el 30 de junio de 1992. Con la recientemente ganada independencia, Kazajstán tuvo que hacer frente a organizar sus propias defensas aéreas AUTOR MARCO DIJKSHOORN Y PATRICK ROEGIES

DA



P

ara tener una imagen clara de donde viene Kazajstán en términos de aviación militar, el siguiente orden de batalla muestra las Divisiones Aéreas y los Elementos Independientes estacionados en suelo kazajista-ní bajo control soviético:



Orden de Batalla de la Fuerza Aérea de Kazajstán 1988- 1993			
37ª División Aérea	1223 Regimiento de Bombardeo Pesado	Dolon Chagan	Tu-95MS (hasta 1994)
	1226 Regimiento de Bombardeo Pesado	Dolon Chagan	Tu-95MS (hasta 1994)
Defensa Aérea 14ª División Aérea	356 Regimiento de Aviación de Caza	Semipalatinsk	MiG-31
	27 Regimiento de Helicópteros de Transporte	Semipalatinsk	Mi-8/Mi-17
11ª División Aérea	129 Regimiento de Caza y Bombardeo	Taldy Kurgan	MiG-27
	905 Regimiento de Aviación de Caza	Taldy Kurgan	MiG-23 (disuelto 1990)
	39 Regimiento de Reconocimiento Mixto	Balkhash	MiG-25RB/SU-24MR
	149 Regimiento de Cazabombarderos de la Guardia	Nikolaevka (ahora Zhetigen)	Su-24
	715 Regimiento de Entrenamiento y caza Mixto	Logovoya	MiG-23M/MiG-23ML/ MiG-23UB/MiG-29/ MiG-29UB/L-39C
24ª División Aérea	134 Regimiento de Cazabombarderos	Zhangiztobe	MiG-27M/MG-27D/MiG-23UB
	27 Regimiento de Caza de la Guardia	Ucharal	MiG-21bis/MiG-21UM
	486 Regimiento Independiente de Helicópteros	Ucharal	Mi-24
	??? Regimiento de Caza	Ajaguz	MiG-21
	371 Regimiento de Reconocimiento	Chimkent	Su-17M3/Su-17M4
	157 Regimiento de Helicópteros de Transporte Independiente	Taras Zhambul	Mi-6/Mi-8/Mi-26
	457 Regimiento de Transporte Mixto	Burundai	An-2/An-26/An-74/Mi-8
	218 Regimiento de Helicópteros	Pervomaiskyi	Mi-8
	Regimiento de Transporte Mixto	Alma Ata	An-12/An-26/Tu-154

Tras el fin de la guerra en Afganistán a principios de 1989, muchas unidades volvieron a la URSS. Algunas unidades rusas que solían estar estacionadas en Polonia o en la República Democrática Alemana fueron trasladadas al distrito militar de Turkestán. El 486º Regimiento de Helicópteros

de Combate, equipado con Mi-8 'Hip' y Mi-24 'Hind', anteriormente basado en Altes Lager (Alemania) fue localizado en Ucharal.

La retirada de tropas también dio comienzo a una reorganización en el distrito militar de Asia central, con CC en la entonces

capital Alma-Ata. La reorganización da lugar a la formación del distrito militar del Turkestán, pero fue de corta vida, pues desapareció en 1992, cuando Kazajstán ganó su independencia.

Las unidades de la Fuerza Aérea Rusa (VVS) y la Fuerza de



En portada y arriba: Cazas Sujoi Su-27M2 de la 604ª Base Aérea; son la espina dorsal de la defensa aérea kazaja. En la otra página, Antonov An-26.

Defensa Aérea Rusa (PVO) del 73º Ejército Aéreo basado en territorio kazajo, formarían la base de la Fuerza de Defensa Aérea de Kazajstán (FDAK), la cual poseía incluso 40 bombarderos estratégicos Tupolev Tu-95MS 'Bear'. Los Tu-95 añadidos a la 37ª DA fueron divididos en dos regimientos: los 1223 y 1226 Reg. de Bombardeo Pesado estacionados en Dolon Chagan, al oeste de Semipalatinsk en el noroeste del país.

Poco después de la independencia, las entregas de aviones constituyeron las mayores transferencias de armas rusas a Kazajstán según los acuerdos intergubernamentales de 1995 sobre cooperación técnica y técnico-militar. Este acuerdo cubría la compensación por la retirada de armas estratégicas de Kazajstan, como los bombarderos Tu-95MS.

Ya que la FDAK no requería esta capacidad, el acuerdo incluía el intercambio de todos los sistemas de ataque nuclear como los Tu-95, así como sus misiles de crucero y un número de IRBM SS-18 y SS-20. Los Tu-95 fueron relocalizados en las bases rusas de Engels y Ukrainka. Los que quedaron fueron desguazados.

Rusia entregó 73 aviones de combate a Kazajstán a finales de 1997 e incluían 21 MiG-21 'Fishbed', 14 Su-25 'Frogfoot' y 38 Su-27 'Flanker'. Las entregas de los 43 primeros deberían haber ocurrido en 1995 y los 30 restantes en 1997. De estos, 14 Su-25 fueron entregados en 1996. La entrega inicial de 4 Su-27Ps y 2 Su-27UB tuvo lugar en 1996. Al menos 4 Su-27 adicionales fueron seguidos por

otros 10 entre 1997 y 1998. Según algunas Fuentes, 22 MiG-29 'Fulcrum' adicionales fueron entregados entre 1995-1996. En noviembre de 1999, otro contrato adicional por 12 Su-27 fue firmado como pago de la deuda rusa a Kazajstán. Detalles de entregas posteriores son desconocidos, pero se estima que la FDAK tenía 38 Su-27Ps y 8 y Su-27UBs en 2005.

Una parte de los Su-27 integrados en la FDAK son probablemente Su-27P de la VPO, los cuales ya habían servido con el 4º Ejército Aéreo de la VVS que estaba basado en la base de Stargard Szczeci ski en Polonia. Fueron agregados al 159º Regimiento de cazas de la Guardia 'Novorossiysk' y al 582º Regimiento de Cazas de Chojna. Cuando ambas unidades dejaron Polonia, los aviones fueron enviados a las bases de Besovets y Smolensk, y algunos de ellos acabaron en la FDAK.



Además de los aviones incluidos en el acuerdo, un número desconocido de cazas y aviones de reconocimiento, como los

MiG-23, MiG-27, MiG-25, Su-17 y Su-24 fueron transferidos desde el inventario ruso a la FDAK, así como diferentes modelos

de helicópteros como los Mi-6, Mi-8, Mi-17, Mi-24 y Mi-26. Un impulso importante a la misión de interceptación se produjo con la compra de unos 32 MiG-31 'Foxhound', siendo Kazajstán el único país que opera este modelo además de Rusia.

En los primeros días de la FDAK, el entrenamiento primario se daba en Yak-18T, y el avanzado en L-39C 'Albatros'. Según diversas Fuentes, entre 8 y 12 L-39C fueron transferidos hasta 2000. La flota de transporte la formaban An-2s, An-12s y An-26. Además, Rusia entregó un Il-76MD 'Candid', 1Tu-134Skh y 1 Tu-154B como puesto de mando aerotransportado.

Reestructuración

Con la independencia y el inventario de modernos aparatos, Kazajstán comenzó a organizar de modo propio la defensa aérea. La nueva fuer-



En la otra página cazas MiG-29 A y UB de la 600ª BA.

Arriba, interceptor MiG-31 de la 610 BA. Derecha, dos Su-27 iluminan el cielo con sus dispensadores de bengalas.

za aérea fue denominada "Sily Vozdushnoy Oborony Respubliki Kazakhstan' o Fuerza de Defensa Aérea de Kazajstán. Sus aparatos estaban principalmente orientados a la defensa aérea, con pocas capacidades de ataque, y se deterioró seriamente después de 1993 ante la escasez de recursos propios para mantener a muchos de los aparatos operativos.

A finales de 1993 se crearon 6 regimientos y un regimiento de caza de defensa aérea adicional. El 715º Regimiento de Entrenamiento y Caza Mixto, con base en Logovoya, estaba formado por 12 MiG-29 'Fulcrum A' (Izdeliye 9.12), y 2 MiG-



29UB, así como algunos MiG-23. Los MiG-29 fueron heredados de la Antigua URSS, y en 1995 se adquirieron 22 más: 18 MiG-29 'Fulcrum A' y 4 MiG-29UB.

Debido a la escasez de fondos, la FDAK tuvo que reducir de modo drástico el número de sus aparatos. La mayoría de los MiG-23 y MiG-27 fueron retirados y puestos en almacenamiento. Hasta hace poco, cerca de 100 MiG-23/27 estaban almacenados en Taldykorgan.

Según Fuentes no confirmadas, el 39º Regimiento de Reconocimiento Mixto en Balkhash, fue retirado en 2000, estando equipado con 13 MiG-25RBs, 2 MiG-25PUs y 12 Su-24MR. Los MiG-25 fueron retirados de servicio y los Su-24MRs enviados a Zhetygen. La reducción significó también el fin de la vida operativa de los Mi-6 en 2001, así como de la flota entera de Su-17 tras el cierre de la base de Chimkent. La mayoría de los MiG-21 fueron almacenados en Taldykorgan, y



solo unos pocos permanecieron en servicio hasta 2003 para tareas de entrenamiento avanzado.

Escándalos

Durante los 90, los MiG-21 almacenados fueron protagonistas de una serie de escándalos que llevaron a la dimisión del Ministro de Defensa y otros altos oficiales. En 1998, la compañía checa Agroplast compró 40 MiG-21 a 200.000\$ cada uno, junto con la empresa kazaja Metallist. En marzo de 1999, un An-124 llevando 6 MiG-21 fue embargado en Baku (Azerbaiyan) ya que, aunque el destino final era Bratislava, se sospechaba que podrían ir a Corea del Norte o Bosnia. Los MiG fueron devueltos a Kazajstán. Pero en el verano de 1999, 33 MiG-21 fueron enviados por tren desde Taldykorgan a Corea del Norte vía China, y esta vez si llegaron, aunque Corea del Norte negó la compra. El 17 de noviembre de 1999, la inteligencia de Kazajstán anunció una investigación por esta venta ilegal y dio como resultado la

dimisión del ministro. Otro caso ocurrió en marzo de 2001, cuando la empresa pública Kazspetsexport intentó vender 40 Su-27 a Pakistán, pero esta entrega no tuvo lugar.

Modernizaciones y compras

La reestructuración de la FDAK no habría sido posible sin los programas de modernización y las nuevas compras para obtener nuevas capacidades. Para tener acceso directo a los mercados ruso y occidental, el gobierno autorizó la construcción de varias plantas en todo el país. Ejemplo de esto es la compañía conjunta con Rusia "Aviaremont" situada en Almaty. Esta factoría comenzó a construir helicópteros y entre 2006-2009 realizó unos 37 aparatos, de los cuales 33 Mi-17. Un Nuevo acuerdo fue firmado para el periodo 2007-2015, que incluía toda la gama de helicópteros Mil. Un Segundo ejemplo en la joint venture entre Eurocopter y Kazakhstan Engineering para el ensamblaje

del EC145 en Astana, así como piezas de los EC-725 comprados.

El 11 de enero de 2005 se firmó un MoU para comprar 18 An-140-100, pero fue suspendido posteriormente y solo se entregaron dos aparatos. La flota de helicópteros de ataque Mi-24 fue modernizada en Rusia y los cuatro primeros llegaron desde Rostov en noviembre de 2005, y otros más estaban previstos. En total se recibieron 50 Mi-24 "Hind" de varios modelos. Ucrania firmó otro MoU en octubre de 2001 para desarrollar un acuerdo de cooperación técnica para reparar, reacondicionar y modificar varios modelos de la FDAK, incluyendo MiG-29, Su-25, Su-24 y Su-27s, aviones de transporte y helicópteros. Cerca de 20 MiG-31 fueron modernizados en Rzhev (Rusia) con Nuevo radar, capacidades anti misil y mayor capacidad de vuelo a gran altura.

Los MiG-23UBs y L-39C fueron modernizados por AVIAVOENRE-MONT en Chuguev (Ucrania), y



En la otra página L-39C Albatross de la 609 BA. Arriba, helicóptero pesado Mi-26. "Halo".

los MiG-27 y MiG-29 en la Lviv Aircraft Repair Plant (LSARP). Al menos 12 MiG-27 y 15 MiG-29 han sido modernizados. Los Su-25 y Su-27 fueron reacondicionados en la Zaporizhe Aircraft Repair Plant; y dos Mi-26 en Novosibirsk. Recientemente, un An-12 modernizado ha sido entregado en noviembre de 2011, estando equipado con GPS, radar meteorológico y altímetro

El status de la flota de Su-24 'Fencer' no está claro. En 2000 iban a ser modernizados en la Novosibirsk Aircraft Production Association, pero no estamos seguros de ello. Otro programa fue anunciado en febrero de 2005 por parte de la compañía 'Hephaestus', la cual ha debido hacer el overhaul a cerca de 35 aparatos, pero no está claro si todos ellos continúan operativos, estando muchos almacenados en Zhetigen

Flankers, el transfono de la FDAK

Los Su-27 heredados de la KnAA-PO e IAPO sufrieron un programa de modernización. Entre 2005 y 2009 fueron reacondicionados en la 558th Aircraft Repair Plant en Baranovichi, Bielorusia, así como en Rusia y en la Zaporizhzhia Aircraft Repair Plant de Ucrania. En 2009, la 558th Aircraft Repair Plant ganó un concurso para la modernización de 10 Su-27 a la versión M2/UBM2. Los dos primeros Su-27M2 Bort "05 amarillo" y el Su-27UBM2 Bort "50 amarillo") fueron entregados a la FDAK en Taldykorgan, en diciembre de 2009. El programa fue completado en junio de 2010.

Una parte de la modernización fue la incorporación de pod de iluminación y reconocimiento Litening-III de Rafael. Los Su-27UBM2 recibieron el interferidos Satelite-M en banda X (bielorruso) y el sistema de control de tiro N001.

Las dos unidades que operan el Su-27 en la FDAK son la 604ª Base

Aérea en Taldykorgan y la 605ª Base Aérea en, en el SO del país. Se cree que ambas son parte del Regimiento "Barysy Zhetysu" ("Leopardos de nieve de Zhetysu") ya que sus aparatos muestran la insignia del mismo en ambas bases.

La FDAK se mantendrá viablemente operativa en un futuro cercano. Las recientes modificaciones y modernizaciones contribuyen a ello. El entrenamiento primario está limitado tras la retirada de los Yak-18T, sin embargo, durante la feria KADEX 2012, un número de pequeños aparatos similares a los "Lancair" fueron mostrados. La retirada de aparatos antiguos y la concentración de recursos en solo unos pocos modelos ha tenido éxito para mantener la capacidad de defensa aérea. En septiembre de 2011, el coronel-general Valery Gerasimov presentó un plan para una defensa aérea conjunta entre Kazajstán y Rusia, aunque no se conocen más detalles, pero pilotos kazajos podrían estar entrenán-



**Arriba, avión VIP Tupolev Tu-154.
Abajo, uno de los últimos EC-145
recibidos por la FDAK.**

dose en Rusia, igualmente, se ha firmado un plan de acción individual con la OTAN y se ha establecido una cooperación estratégica con Turquía.

Para impulsar la capacidad de transporte, aparte de la modernización de los Mi-26 y An-12, se han adquirido 6 C-295, que empezarán a entregarse en 2013 y reemplazarán a los An-12 y An-26. También se ha mostrado interés en comprar entrenadores Yak-130UBS, e incluso cazas Su-35 y el futuro PAKFA. En 2011, dos EC145 fueron entregados y en KADEX 2012 se ordenaron dos más para misiones SAR, siendo ensamblados en la planta que Eurocopter establecerá en Kazajstán; además, el gobierno ha expresado su interés en comprar 20 EC725 que serán también ensamblados en el país.

Conclusión

Kazajstán es una de las anteriores repúblicas soviéticas que ha sido capaz de construir su propia fuerza de defensa aérea y mantenerla a alto nivel. Todos los aviones vistos en servicio operativo en los últimos años parecen en perfectas condiciones, y la compra de nuevos aviones de transporte y helicópteros impul-

sará las capacidades logísticas de la fuerzas armadas. Con una flota moderna y el compromiso de entrenar pilotos para reunir los estándares de la OTAN, el resultado será una fuerza de defensa aérea capaz. La cooperación con Rusia en entrenamiento será aumentada y los estudios para reemplazar a los actuales aparatos ya están en marcha. **FAM**



Orden de Batalla de la Fuerza Aérea de Kazajstán 2012 (aproximado)

Comité de jefe de Estado Mayor (KNSh MO RK)		
Fuerzas de Defensa Aérea (SVO VS RK)		
Directorado Principal de Fuerzas Aéreas (GU VVS) (HQ Astana)		
600ª Base Aérea de la Guardia	Zhetygen	MiG-29 (~4) MiG-29UB (~2) Su-24 (~30) prob ret. en 2010 Su-24MR (~12) prob ret. en 2010
602ª Base Aérea de la Guardia	Shymkent	MiG-29 (~4) MiG-29UB (~2) Su-25 (~12) Su-25UB (~2) Mi-17V5 (~8) Mi-24V (~4)
604ª Base Aérea de la Guardia	Taldykorgan	MiG-23MLD/UB (~6) MiG-27M (~24) Su-27P/BM2 (~10) Su-27UB/UBM2 (~2) Mi-8 (~1)
605ª Base Aérea de la Guardia	Aktau	Su-27P/BM2 (~10) Su-27UB/UBM2 (~2) An-26 (~) Mi-8/17 (~) Yak-40 (~)
607ª Base Aérea	Usharal	Mi-24K (~8) Mi-24P (~1) Mi-24R (~9) Mi-24V (~22) Mi-8 (~3)
609ª Base Aerea	Balkhash	L-39 (~18) An-2 (~?)
610ª Base Aerea	Karaganda	MiG-31 (~29) An-26 (~2) Tu-134A (~2)
612ª Base Aerea	Taraz	Ninguno?
620º Regimiento de Aviación	Astana	An-26 (~) Mi-17V5 (~5) EC145 (2 +2 o/o) Mi-8MTV (~1) Tu-134A (~1) Yak-40 (~)
218º Escuadrón de Transporte Aéreo	Almaty	An-12, An-26, An-72 (~) Yak-40 (~)
Base de entrenamiento aéreo	Semipalatinsk	¿?
¿?	Pervomaiskiy	Mi-17V-5 (~5) Mi-26 (2) UH-1H (2)