

El carro de combate, ¿tiene futuro?

Colectivo *Contra*

El 7 de mayo de 2015 se celebró en Moscú el gran desfile conmemorativo del 70 aniversario de la victoria soviética sobre la Alemania nazi, y durante él compareció por primera vez en público, en forma de preserie, el tan anunciado nuevo carro ruso, el T-14 Armata. Si llega a buen término –viene marcado por precedentes que acabaron cancelándose– señalará, sin duda, el inicio de una nueva generación de carros de combate de novísimas tecnologías... ¿o serán las últimas bocanadas, estertores de un coloso llamado a extinguirse?

Tecnologías innovadoras

Si atendemos a todo aquello que se anuncia, prevé o intuye para los carros futuros en muy diversos países, una pléyade de novedades técnicas los invadirá en la generación que se aproxima:

- **tripulación** uniformizada a tres, o incluso dos personas, sin descartar alguna evolución robotizada por entero
- **motor** de 1800 e incluso 2000 CV
- **arma principal**: torre sin tripulación, exclusivamente para el cañón, dotado de un cargador automático totalmente sin el menor fallo, calibres de 135, 140 o incluso 152 mm con alcance de 12 km, proyectiles guiados y capacidad de disparar misiles contra-carro, o cañón de 140 magnético (*rail gun*), probabilidad de impacto en movimiento al 90%, munición inteligente, armas láser...
- **blindaje** eléctrico o electromagnético: sistema de defensa activa que intercepta granadas y misiles contra-carro. O bien blindajes compuestos que incluyen acero austenítico con nano-cristales extraduros, formados por módulos fácilmente sustituibles en campaña
- **electrónica**: radar contra aviones hasta 16 km, alertador láser, contramedidas que perturban los telémetros y designadores láser del oponente. Sistemas C⁴I (mando, control, comunicaciones, ordenadores e información).

Todo ello puede parecer revolucionario y muy prometedor, pero lo cierto es que hemos enumerado proyectos que en muchos casos descansan más en los febriles sueños de industria y proyectistas que en el futuro abarcable a corto plazo, a mucha distancia de aquello que los ministerios de defensa están dispuestos o pueden pagar. Porque el gran problema de los desarrollos recientes es su elevado coste, que limita grandemente las cantidades a producir.

Contemplemos, pues, la situación real del desarrollo de nuevos carros de combate en todo el planeta.

Los nuevos productos de Asia

Ciertamente, los proyectos de carros nuevos que actualmente emergen corresponden a tres naciones de industrias también emergentes, en busca de la autosuficiencia tecnológica: Corea del Sur, la India y Turquía. Contienen muy pocas de las innovaciones técnicas, pura ciencia-ficción, que enumerábamos en el epígrafe anterior. Y no es casualidad que los tres, junto con Israel, sean aquellos que tienen las fronteras más conflictivas.

Corea del Sur

En los primeros años 80 inició su proyecto de carro autóctono, el *K1*, derivado del *M1 Abrams* norteamericano, con el que guardaba numerosas y cruciales diferencias en suspensión (híbrida), vadeo, visor del jefe de carro, motor y tamaño, teniendo idéntico

tren de rodaje, pero con una rueda menos el *K1*... Su dirección de tiro consentía que el carro coreano se reclamase superior al M1 *Abrams* inicial, siempre dentro del cañón de 105 mm. Desde 1984 al 98, Hyundai fabricó 1027 carros *K1*, también conocidos como *Tipo 88*.

En 1996 comenzó el desarrollo del *K1A1*, cuya principal novedad era introducir el cañón de 120/44, mejorando blindaje, visores, telemetría y estabilización. Entró en producción en 1999 y en servicio en 2001, alcanzando los 484 ejemplares en 2010.

Entre 1995 y 2006 se desarrolló el *K2 Pantera Negra*, con cañón de 120/55 de cargador automático. Con una pretensión de producción de 680 ejemplares, el primer lote encargado suma 206. Entró en fabricación en 2013 y en servicio al año siguiente, pero con ritmo muy demorado, a la espera de lograr por fin un motor totalmente coreano. De momento, las decenas entregadas se valen del mismo MTU alemán que los *K1* y *K1A1*. Mientras tanto, en el período 2012-2022, el parque de estos dos modelos se va modernizando a la versión *K1A2*, que aprovecha muchas de las mejoras del carro *K2 Pantera Negra*.



El XK2 *Pantera Negra*



Turquía

A su vez, este país decidió en 2007 dotarse de un carro autóctono de última generación. Careciendo de experiencia industrial en ese campo, en seguida optó por fabricar bajo licencia el cañón 120/55 alemán y se agenció un socio tecnológico, firmando a mediados del año siguiente un acuerdo (540 millones de dólares) entre la Hyundai y la firma turca Otokar para aprovechar la experiencia coreana sobre el *Pantera Negra*. El carro turco, que ha recibido el nombre de *Altay T1*, se sirve en gran medida del casco coreano alargado y de su suspensión hidroneumática, con motor MTU de 1500 CV, a la espera de que la industria de Corea obtenga uno de 1800. Como el *Altay* es mayor y más pesado (blindaje Roketsan con módulos de material compuesto) que el *Black Panther*, su tren de rodaje agrega una séptima rueda. Sin embargo, a principios de 2011 Turquía denunció parte del contrato con Corea del Sur, en términos de incumplimiento de los plazos de desarrollo: suponemos que atañerían al motor.

Como carece de cargador automático, el carro necesitará cuatro tripulantes. La torre del *Altay* es mucho más autóctona, incluyendo sus sistemas de dirección de tiro, de la firma turca Aselsan. De los cuatro prototipos encargados en 2007, el primer par se entregó a finales del 12, y la producción en serie del primer lote de 250 se inició con dos años de adelanto sobre lo programado, pretendiéndose terminar los primeros en 2015. Los planes del Ejército Turco preconizan contratar otros tres lotes sucesivos del mismo tamaño, hasta alcanzar el millar de *Altay*: los primeros dos lotes motorizados con el MTU de 1500 CV, y los siguientes 500 con un 1800 CV fabricado en Turquía. A este efecto, tras fracasar en 2014 las negociaciones con la Mitsubishi japonesa, en marzo de 2015 se contrató por 190 millones de euros con la firma turca Tumosan el desarrollo de su propio motor diesel y transmisión, en un plazo de 54 meses.



El carro turco *Altay* en una foto de Kara Ahmet



Prototipo del carro *Altay*, foto de la firma fabricante Otokar



Altay, foto de Anadolu Tank



Pruebas del Altay en carretera, foto de la firma fabricante Otokar

La India

Ya tuvo un carro de combate exclusivo, no autóctono, en el *Vijayanta* de la Vickers, que data de los años sesenta y se mantuvo en servicio hasta 2008: hoy permanecen numerosos ejemplares ornamentales en cuarteles y plazas del país.

Tras servirse de cantidades crecidas de T-55 soviéticos reemplazados por sucesivas versiones de T-72, muchas fabricadas en la propia India, ya desde los primeros años setenta su descomunal ejército quiso contar con un carro indígena, adaptado a la geografía y climas del enorme subcontinente. Aunque el primer prototipo del *Arjun* data de 1985, hasta 1990 aparecieron 12 sucesivos demostradores para pruebas y en el lustro siguiente una preserie de 15. En 1997 se decide fabricarlo y se encargan 124 entre varios lotes, comenzando las entregas en 2004. Actualmente parece que tres cuartos de esos 124 estarían inactivos por falta de recambios de procedencia extranjera.



El Arjun en pruebas en 2008, foto de Ajai Shukla



Con cierta asistencia inicial de Krauss-Maffei, este primer *Arjun* recuerda los *Leopard 2A4*; como ellos, carece de cargador automático. Su cañón rayado de 120 mm podría disparar el misil *Lahat* israelí, pero se renunció a él, y usa proyectiles con carga de proyección separada, que ralentiza el tiro. También su motor deriva del diesel del carro alemán. No solo el cañón adolece de probabilidad de impacto bien inferior al 90% previsto en movimiento, sino que el motor pierde potencia a partir de los 40° C ambientales, y funciona muy mal con 50°, mientras que la suspensión acusa cierta tendencia a destrozar los rodillos del tren de rodaje. Los numerosos retrasos e insuficiencias que el *Arjun* inicial padecía indujeron al Ejército Indio a adquirir a partir de 2001 el *T-90S* ruso, comprando su licencia de fabricación en 2006, con el objetivo actual de llegar a obtener un total de 1657, que convivirán con *T-72* modernizados.

A pesar de todo, la voluntad de disponer de un carro propio no ha desaparecido, antes bien, con apoyo técnico israelí se ha logrado un *Arjun MK-II* que se aproxima al *Leopard 2A5*, y que inició sus pruebas en 2012. Con casi cien componentes mejorados sobre el original, dispone de alertador láser que dispara contramedidas que perturban la telemetría, nuevo blindaje compuesto y otro reactivo, suspensión reforzada y cañón mucho más preciso, que se presenta como superior al del *T-90*. Sin embargo, al final alcanza las 68 toneladas, que lo convierten en el más pesado existente, le niegan el uso de bastantes infraestructuras y conminan a adoptar un nuevo motor, incluso de 1800 CV. En 2014 se cursó un pedido por una serie de 118 *Arjun MK-II*.



Con todo, hay planes —de momento muy difusos, porque piensan en 2025— para obtener un nuevo ingenio de 50 toneladas con solo dos tripulantes y electrónica de avión de combate, que no se limite a ser un carro sino que dé base tecnológica para una familia completa de vehículos acorazados, todo lo cual nos sugiere que los planificadores indios están mirando con fijeza hacia... el incipiente *T-14 Armata* ruso.

Repetiremos algo que escribíamos al principio de este epígrafe: las tres naciones cuyos nacientes carros hemos descrito, Corea del Sur, la India y Turquía, tienen en común sendas situaciones de grave conflicto permanente en sus fronteras, en el caso de la península coreana por su prolongada división entre dos estados antagónicos, en el de la India, si sus relaciones con la China han mejorado, por su sempiterna disputa con el vecino Paquistán, en una dilatada frontera en buena parte marcada por el desierto de Thar, siempre contemplado como un potencial campo de batalla.

Fabricantes con más tradición y experiencia

Japón

Después de la Segunda Guerra Mundial se constituyó la Fuerza de Autodefensa japonesa, que recibió carros *M4 Sherman* de los EE.UU. A la hora de sustituirlos, los *Patton M47* y *M48* resultaban enteramente inadecuados a las infraestructuras de las islas, sobre todo las ferroviarias, tanto por tamaño como por peso, que no se deseaba superior a 35 toneladas, de modo que la industria nipona (Mitsubishi) se empeñó en obtener un producto nacional adaptado a dichas limitaciones.

Nació así una sucesión de carros de combate exclusivamente japoneses nunca exportados, con tecnología propia –y algunos componentes llegados de fuera–, en ciertos aspectos más avanzada que cualquier carro extranjero. Fueron los *Tipo 61* (560 ejemplares producidos en 1961-75, que sobreviven hasta 2000), *Tipo 74* (873 u 893 fabricados entre 1975 y el 89) y *Tipo 90* (año en que comienza la producción de los 600 encargados, finalmente reducidos a 341 por su elevado coste, fabricados hasta 2009). Reiteradamente se ha escrito que el *Tipo 90* no es más que un *Leopard 2*, y en efecto parte de su tecnología, pero diverge grandemente del original en muchos aspectos (suspensión hidroneumática, solo 50 toneladas con seis ruedas en lugar de siete, cañón de carga automática, aunque deficiente...).



El carro japonés *tipo 10* en una foto de T. Goto

Ninguno de estos vehículos es derivado o evolución del anterior, así que no cabe considerarlos familia. El último de la sucesión, de apenas 48 toneladas, se llama *Tipo 10*, porque entró en producción en 2010, con las primeras entregas en el 12: presenta bazas ciertamente innovadoras y determinantes, como C⁴I, la transmisión continua variable o un blindaje que en los laterales es modular, con elementos de fácil sustitución en campaña, y acero austenítico extraduro, formado por nano-cristales de alta densidad. Pero como el *Tipo 10* sale muy caro, las adquisiciones son, de momento, forzosamente limitadas: de un primer pedido por 108 solo se habían fabricado 66 al empezar 2015, estimándose que la producción final ascenderá a 250 o 300 ejemplares.

China Popular

Sus inicios en la fabricación industrial de vehículos de combate acorazados fueron precarios. En la década de 1950 empezó por producir varios miles de *T-54* bajo licencia soviética, en una versión degradada conocida como *Tipo 59*. El producto fue poco a poco evolucionando y mejorando, a través de los sucesivos *tipos 69, 79*, el alargado *Tipo 80*, y los *tipos 85 y 88*: todos ellos delatan su linaje de origen en la torre, aunque cascos, calibre y motorización hubiesen crecido en forma notoria. En cambio, el *Tipo 90* siguiente, en parte copia del *T-72* soviético, marca un salto en la evolución, incorporando muchas innovaciones, pero no las suficientes, porque el Ejército Popular de Liberación de la China no lo compra: considera que es equivalente al *T-72* y que ya no está a la altura de las circunstancias. Sí que conocerá la exportación, bajo el nombre *MBT 2000*.

El paso siguiente de *Norinco (North Industries Corporation)* lo constituye el *Tipo 96* que, fijándose en el *T-80* soviético, parte de la tercera versión del *Tipo 85*, u *85-III*, pero la modifica radicalmente, sobre todo en la torre. A través de un *Tipo 98* fabricado solo como preseries se alcanza el producto hasta ahora definitivo, el carro de combate *Tipo 99*, también conocido como *WZ123*, junto con sus versiones de exportación *VT-1* y *MBT 3000*, aunque este último se presenta a veces como un carro nuevo todavía en fase de desarrollo. Desde luego, el *99* es un carro avanzado, beneficiario de muchos sistemas sofisticados equivalentes a los que usan los carros soviéticos y versiones actuales de otros occidentales en cuanto a blindajes y electrónica. Por ejemplo, seguimiento automático de los blancos que engancha, con alta probabilidad de impacto al primer disparo en movimiento, comunicación por láser direccional, perturbadores activos de cabezas buscadoras infrarrojas, de los láser de helicópteros y de los de guiado de misiles... Sus fabricantes lo pretenden superior al *T-90* ruso. Su cañón dispara también el misil ruso *9K119 Refleks* (*AT-11 Sniper* en la denominación de la OTAN), contra carros e incluso contra helicópteros, del que puede embarcar cuatro.

El *Tipo 99* chino



foto: Ejército Popular de Liberación



en desfile (foto oficial de 2011)



fotos de Max Smith, 2007

Existe además un carro ligero *Tipo 99*; no está muy claro si se trata de una versión muy aligerada del que nos ocupa, algo francamente sorprendente, o más bien de otro carro que tiene muy poco o nada que ver con este.

El *Tipo 99/ZTZ 99* ya no es un carro recentísimo, pues entró en servicio en 2001. La versión *99A1* modifica mucho la torre, pero en lo que respecta a la *99A2* se jactan de que es un carro muy diferente, a la altura de las últimas versiones extranjeras, como el *Abrams M1A2 SEP* y el *Leopard 2A7+*, incluso insinuando que el *Armata* ruso ha nacido como respuesta insuficiente al carro chino. Los analistas europeos y norteamericanos siempre despliegan un sistemático escepticismo cuando confrontan productos chinos con los llamados occidentales. Ciertamente, los elementos de juicio y comparación son por ahora escasos, y en absoluto invitan a definirse en forma concluyente.

El *Merkava* israelí

Por su extremada singularidad, el *Merkava* bien nos merece un comentario aparte. Nace de las necesidades peculiares del Ejército de Israel, con mucha más experiencia en operaciones acorazadas que cualquier otro de su tiempo: no le satisfacía ninguno de los desarrollos que pudieran ofrecerle países amigos, y desde luego contó con fuerte apoyo financiero de sus patrocinadores, los EE.UU. A lo largo de los años ha ido evolucionando a través de cuatro modelos, varios de ellos con versiones particulares:

- * *Merkava tipo I*, unos 250 producidos desde 1977, entregados en 1979-1983.
- * *Merkava tipo II*, 580 ejemplares terminados en el período 1983-1989.
- * *Merkava tipo III*, 780 entrados en servicio desde finales de 1989 al 2003.
- * *Merkava tipo IV*, comenzado a desarrollar en 1999, alrededor de 660 fabricados desde 2001 con entregas desde 2003 (solo 260 hasta 2012, según otra fuente). Se pensaba dar la producción por terminada, pero en 2013 se decidió proseguirla.

Aunque obviamente evolucionados sucesivamente, todos ellos comparten las originalidades que diferencian el *Merkava* de cualquier otro carro contemporáneo suyo:

- con 63 toneladas, el *tipo I* fue, con diferencia, el carro más pesado existente en su momento. Los sucesores han mantenido un tamaño creciente, aunque menos destacado de sus competidores occidentales, que han ido creciendo en el tiempo.
- motor delantero, que sirve de protección adicional al blindaje junto con los tanques de combustible, con la torre y habitáculo consecuentemente retrasados
- perfil delantero especialmente inclinado y redondeado, y torre muy baja, en concha o caparazón
- munición del cañón mucho más numerosa que en cualquier otro carro
- habitáculo trasero adicional, en principio destinado a la munición, pero utilizable por una escuadra de infantes
- mortero de 60 mm para apoyo, encastrado en el casco a partir del *tipo II*
- un método rústico, pero al parecer eficaz, protege el trasero elevado de la torre contra lanzagranadas: una cortina de cadenitas acabadas en bolas obliga a la espoleta a detonar antes de tiempo.

Si los dos primeros se valieron del cañón de 105 mm., los *III* y *IV*, ambos de 65 toneladas, emplean uno de 120 capaz de disparar misiles *Lahat* de doble cabeza, con cargador semi-automático para un número reducido de munición. Cada versión en sucesión mejora la electrónica de tiro y el blindaje de la anterior. Las dos últimas han tenido que aumentar la potencia hasta los 1200 y 1500 CV, respectivamente.

¿El futuro del *Merkava*? Como el primero data de 1979, los estudios para proporcionar un sucesor comenzaron antes de 2012, considerando determinante el sistema de protección activa *Trophy*, que haría innecesario el tradicional blindaje espeso

y pesado. Ello reduciría significativamente el factor peso, antes considerado crucial, pasando a considerar la posibilidad de tracción por ruedas con propulsión eléctrica híbrida y dos tripulantes, todo lo cual conduce a algo pensado para un escenario de campaña futuro, pero radicalmente diferente del carro de combate o *tanque* tradicional. Las alternativas al cañón principal enunciadas en 2012 rayan en la fantasía, ya que piensan en sistemas hoy por hoy inexistentes y de futuro hipotético, como el cañón láser y el de impulso electromagnético.



La torre con forma de caparazón característica de la versión IV del *Merkava* israelí, en una foto debida a Black Mammmba

Rusia: una prolongada saga

Desde su más precoz adolescencia la Unión Soviética fue fabricante de carros de combate, y en seguida diseñadora, con un resultado decisivo como el T-34. Hasta nuestros días, los rusos han venido siguiendo pautas y conceptos alejados de los europeos y norteamericanos, provocando serias jaquecas a sus diseñadores, ya que la URSS obtenía unos productos más ligeros y con cañón de mayor calibre, de cuya eficacia conjunta podía dudarse, pero nunca había la seguridad de que las contrapartidas occidentales fuesen superiores o incluso equivalentes... Eso sí: a pesar de la economía centralizada y planificada, los carros soviéticos realizados a partir de los años sesenta son todo menos ejemplo de la estandarización preconizada por sus oponentes occidentales. Así que sus *genealogías* son en cierto modo confusas (los numerales que siguen a la T de *tank* representan con bastante precisión el año de entrada en servicio, salvo para el T-54, que se produjo desde 1947):

- * Del T-54 deriva muy directamente el T-55, y después el T-62.

- * El sofisticado, complejo y caro T-64, realizado en Járkov, nada tiene que ver con los anteriores. Su descendencia no muy directa la constituyó el T-80 (servicio en 1978), que procuraba combinar virtudes del T-64 con las del T-72, desembocando en un carro movido por turbina de gas, tecnológicamente muy avanzado, pero también caro de fabricar y de mantener, que ya no tuvo descendencia directa.

- * Otro concepto completamente diferente y más asequible, es decir, proyectado para la producción en gran serie, fue el T-72, debido a la Uralvagonzavod, Fábrica de vagones del Ural. De él deriva, muy evolucionado, el T-90, entrado en servicio en 1992.

El caso es que el carro principal del actual Ejército Ruso, aunque no plenamente estandarizado, es el T-90 *Vladimir* (versiones T-90K, T-90A, AK, AM... más las de exportación), cuyo concepto ya tiene 25 años de edad. Varios intentos sucesivos han buscado un producto que lo superase ampliamente y pudiese oponerse con ventaja a los carros extranjeros, y sus fracasos tuvieron mucho que ver con las dificultades económicas de la Rusia post-soviética y con sus vacilaciones sobre si su nuevo papel en el concierto de las naciones debía de fundamentarse o no en el poderío militar.



Un T-80UK

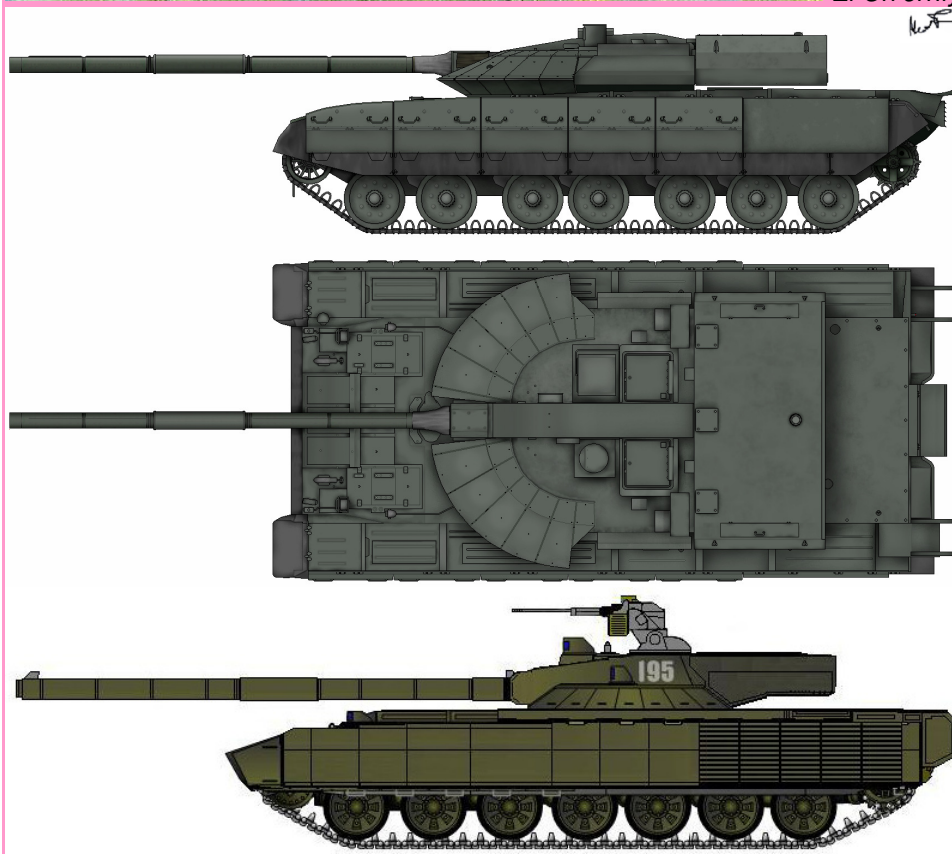
El T-90



En 1998 se terminó el prototipo del *Ch'orniy Oriol*, *Águila Negra*, que partía de un casco alargado de T-80U con motor de 1500 CV, posiblemente una turbina, y un cargador automático novedoso, previendo que la versión definitiva dispondría de un cañón de 135, 140 o incluso 152 mm con 10 km de alcance eficaz y capaz de disparar misiles. También acogía un radar contra aviones, de 16 km de alcance. Las restricciones presupuestarias mataron el proyecto por el año 2000, pero solo para dar paso inmediato al T-95, más espectacular y por completo diferente, que dedicaba la torre únicamente al cañón con su cargador, sin tripulante alguno, lo que consentía rebajar ostensiblemente la altura del vehículo, aunque se insistía en un arma de 135 o 152 mm que disparase tanto munición como misiles. Los tres tripulantes se reunirían en el casco, en una cápsula blindada que los protegiese de explosiones de su propia munición. Pero hacia 2010 también el proyecto T-95 se paró.



El Ch'orniy Oriol o Águila Negra



El proyecto denominado técnicamente *obiekt 640*, o Ch'orniy Oriol (Águila Negra), en ilustración debida a Alexpl

El proyecto denominado técnicamente *obiekt 195* o T-95, en ilustración debida a Vulkan Raven

La nueva tendencia era un concepto globalizador, una familia que no se restringía a un carro de combate, sino que incluye varias plataformas de artillería autopropulsada y un vehículo de combate de infantería fuertemente blindado... El *Armata*, denominado también T-14, es por fin un carro sin tripulantes en la torre. Incluye el sistema de defensa activa *Afganit*, que detecta los misiles que se le aproximan, interfiere su guiado y los desvía, o bien los destruye. Su radar de barrido electrónico activo —el del avión Sujoi T-50— de 100 km de alcance debe seguir al tiempo 40 blancos terrestres y 25 aéreos, incluso los muy pequeños, y designarlos tanto a las armas del propio carro como a la artillería. Sus visores multispectro consentirán alcances de 7,5 km de día y 3,5 de noche. El cañón sigue siendo un 125 mm, pero se insiste en la posibilidad de usar el 2A83 de 152 mm, aunque no están claras las ventajas que pueda aportar. El motor es un diesel de 2000 CV rebajados en servicio a 1500, y si trabaja sistemáticamente por debajo de los 1200 aumenta su vida útil en forma espectacular. Aunque se mencionan tres tripulantes, se sugiere que podrían reducirse a dos, lo que

conduce a otra especulación sobre una evolución del *Armata* totalmente robotizada que elevaría brutalmente su precio, que se declaraba como mucho más moderado que el de cualquier otro carro nuevo de los que estamos revistando en este trabajo. En septiembre de 2015 se dio una cifra oficial, 250 millones de rublos, pero su conversión a euros o dólares es muy difícil, vista la inestabilidad de la cambiante cotización... en aquel momento equivalía, a 3,8 millones de dólares, que fácilmente podrían llegar a ser el doble en muy poco tiempo.

En 2013 y 14 se fabrican doce prototipos del nuevo *Armata* T-14, con mucha anticipación se promete que participarán en el desfile moscovita del 70 aniversario de la victoria sobre la Alemania nazi y... en efecto, comparecen en el evento bastantes representantes de la familia, incluyendo el vehículo de combate de infantería T-15. Varios comentaristas y expertos no rusos dudaron de que los carros *Armata* de aquel desfile estuviesen verdaderamente terminados y no contuviesen, sobre todo en la torre, elementos postizos y provisionales solo para la exhibición. El caso es que el Ejército de la Federación Rusa tiene planes muy concretos de fabricación, lo que sugiere un producto ya casi suficientemente terminado y completo: en 2016-17 se adquirirían 110 carros y después se obtendrían 120 anuales, que seguirían en producción hasta el año 2035 para proporcionar un parque de 2300 T-14 *Armata*... Sin embargo, informes recientes y sin confirmar sugieren que el precio, que iba a ser muy moderado, se está disparado tanto que el Ministerio de Defensa de Moscú se niega a asumirlo, o bien recortará drásticamente la cantidad a producir.



El novísimo *Armata* en el desfile moscovita del 9 de mayo de 2015, conmemorativo de la victoria sobre la Alemania nazi

