

LOS PORTAERONAVES Y PORTAVIONES DE LA ARMADA ESPAÑOLA

Luis DÍAZ-BEDIA ASTOR
Capitán de Navío
Doctor en Seguridad Internacional

Introducción

Desde los comienzos de nuestra Aviación Naval, hace ya más de un siglo, nuestra Armada tuvo la ambición de dotarse de buques que le permitiesen tener aviación embarcada y aprovechar las ventajas que solo ella puede proporcionar a una fuerza naval, tanto en el combate en la mar como en la proyección del poder naval sobre tierra. A este empeño se han dedicado muchos marinos de guerra con ilusión, energía y espíritu de sacrificio, llegando en ocasiones incluso a la entrega de la propia vida. Fruto de sus esfuerzos han sido los cuatro buques portaerones y portaviones con que la Armada ha contado desde 1922, cuando entró en servicio el *Dédalo*, un mercante transformado para poder operar con hidroaviones, dirigibles y globos cautivos. En 1967 se obtuvo de los Estados Unidos un portaviones ligero que, también con el nombre de *Dédalo*, operó inicialmente como «portahelicópteros», para convertirse en «portaaerones» en 1976, con la llegada de los aviones Harrier. En 1988 se produjo un enorme salto cualitativo con la entrega del portaviones *Príncipe de Asturias*, tras su desarrollo y construcción en España, a partir de un diseño estadounidense. En 2010 entró en servicio el LHD *Juan Carlos I*, proyecto totalmente español y el buque de guerra de mayores dimensiones que ha tenido España, una de cuyas misiones es la de portaviones.

La relevancia del portaviones

El portaviones, junto a su grupo de combate, sigue constituyendo el paradigma del poder naval, gracias a su movilidad, a su autonomía logística y a la capacidad de combate de su aviación embarcada, que le permiten dominar amplias zonas marítimas, negar su uso a un adversario o alcanzar objetivos en escenarios alejados, no solo en zonas litorales, sino también tierra adentro.



Swordfish del HMS *Illustrious* atacando a la flota italiana en Tarento, el 11 de noviembre de 1940. Pintura de Charles David Cobb, expuesta en el National Museum of the Royal Navy, Portsmouth (Reino Unido)

Durante la segunda guerra mundial, el portaviones desplazó al acorazado como «buque principal» (*capital ship*), alcanzó su mayoría de edad y transformó la guerra naval en «guerra aeronaval». Tanto en ella como en conflictos posteriores, los buques de este tipo han sido protagonistas de numerosas acciones de combate, entre las que se pueden citar algunas de las más notorias:

- La noche del 11 al 12 de noviembre de 1940 se produjo el primer ataque de una fuerza naval a otra mediante aviación embarcada, cuando 21 anticuados biplanos Swordfish del portaaviones HMS *Illustrious* atacaron, con torpedos y bombas, a los acorazados italianos fondeados en la base naval de Tarento y provocaron daños de importancia a tres de ellos.
- Algo más de un año más tarde, el 7 de diciembre de 1941, más de 350 aparatos de la Marina japonesa, procedentes de seis portaviones, atacaron la base naval de Pearl Harbor. Hundieron cuatro acorazados, dañaron otros cuatro, hundieron o dañaron tres cruceros, tres destructores y otros buques menores, destruyeron aviones e instalaciones en tierra y causaron la muerte de más de 2.400 militares estadounidenses. Solo fueron abatidos 29 aviones japoneses.
- Entre el 4 y el 8 de mayo de 1942 se desarrolló la batalla del Mar del Coral, la primera de la historia en la que dos fuerzas navales se enfren-



Sea Harrier del 800 Escuadrón Aeronaval en despegue desde el portaviones británico HMS *Hermes*, para una misión de CAP, durante el conflicto de las Malvinas, en 1982. Foto: Ministerio de Defensa del Reino Unido

taron exclusivamente mediante sus respectivas aviaciones embarcadas en portaviones. Solo un mes más tarde, entre el 4 y el 7 de junio, se produjo un nuevo enfrentamiento entre la Flota Combinada japonesa y la Flota estadounidense del Pacífico, en las proximidades de la isla de Midway, en el que de nuevo tuvieron el protagonismo los portaviones y sus aviones embarcados. Se saldó con la pérdida de los cuatro portaviones japoneses que tomaron parte en la acción, mientras que solo fue hundido uno estadounidense. A partir de ahí, la Marina de los Estados Unidos emplearía de forma generalizada los grupos de combate de portaviones, tanto contra las fuerzas navales japonesas como en las operaciones anfibas para la toma de islas, en su imparable avance hacia Japón. En junio de 1944 se desarrolló, en el Mar de Filipinas, la última batalla entre fuerzas de portaviones de la segunda guerra mundial.

- Durante la Guerra de Corea, entre 1950 y 1953, que comenzó con la invasión de Corea del Sur por fuerzas norcoreanas apoyadas por China, la intervención de la Marina de los Estados Unidos y de sus portaviones fue fundamental para evitar la caída de la República de Corea y restablecer la situación. La aviación embarcada permitió garantizar la defensa del perímetro de Pusan, ejercer un bloqueo naval sobre Corea del Norte, atacar sus líneas de comunicaciones y objetivos estratégicos

- (incluyendo su capital, Pyongyang), efectuar la operación anfibia por sorpresa de Inchon y proteger la retirada de Chosin.
- Durante la Guerra de Vietnam, entre 1959 y 1973, la aviación embarcada de los portaviones de la 7.^a Flota fue crucial en la campaña aérea estadounidense, tanto en apoyo de las fuerzas terrestres como en ataques a objetivos militares y a las líneas de comunicaciones de Vietnam del Norte. Las acciones de la aviación embarcada fueron muy intensas, llegando a operar seis portaviones simultáneamente en el golfo de Tonkín en abril de 1972. Participó en este conflicto el primer portaviones nuclear de la historia, el USS *Enterprise*.
 - Durante la Guerra Fría, los portaviones fueron elementos fundamentales de la estrategia marítima estadounidense, en particular para la defensa de Europa occidental frente a la amenaza de las fuerzas del Pacto de Varsovia. Constituyeron, además, unos medios siempre tenidos en cuenta por el poder político para actuar en situaciones de crisis por todo el mundo, dada su capacidad de ejercer la disuasión con su mera presencia.
 - En el conflicto de las Malvinas, en 1982, la recuperación de las islas por parte de las fuerzas británicas habría sido mucho más difícil de no haber contado con los portaviones *Hermes* e *Invincible*, cuyos aviones embarcados Sea Harrier FRS-1 y Harrier GR-3 fueron fundamentales para la defensa aérea de la fuerza naval, el ataque a las posiciones argentinas en tierra y el apoyo aéreo a las fuerzas desembarcadas (1).
 - En la Guerra del Golfo de 1990-1991, la aviación embarcada de los portaviones estadounidenses garantizó inicialmente la defensa aérea de Arabia Saudí, tras la invasión de Kuwait por las fuerzas iraquíes, para posteriormente participar en la campaña aérea contra Irak. Seis grupos de combate de portaviones estuvieron desplegados permanentemente en el teatro de operaciones.
 - Tras los atentados del 11 de septiembre de 2001, los portaviones estadounidenses y su aviación embarcada participaron, de manera destacada, en los ataques contra los bastiones talibanes en Afganistán.
 - En la Guerra del Golfo de 2003 llegó a haber seis portaviones implicados en las operaciones, desplegados en el golfo pérsico y en el Mediterráneo oriental.
 - Desde 2015 han participado en las operaciones contra el Daesh, en Irak y Siria, varios portaviones estadounidenses (en apoyo a la operación INHERENT RESOLVE) y el portaviones francés *Charles de Gaulle* (en el marco de la operación CHAMMAL).
 - Además de ser utilizados en misiones de combate, los portaviones han sido instrumentos de la política exterior en numerosas ocasiones, como

(1) Debido a que la base británica más próxima era la isla de Ascensión, a una distancia de casi 3.400 millas náuticas, los únicos aviones británicos basados en tierra que pudieron realizar ataques sobre las Malvinas fueron los bombarderos Vulcan, que debieron ser apoyados por aviones Victor, de reabastecimiento en vuelo, durante el trayecto de ida y vuelta.



El portaviones estadounidense USS *Gerald Ford*, el 28 de julio de 2017, durante las primeras tomas y despegues efectuadas por un avión de ala fija (un Super Hornet F/A-18F) a bordo.

Foto: US Navy

en noviembre de 2017, cuando el gobierno de los Estados Unidos ordenó la presencia de tres de ellos en las proximidades de Corea del Norte.

Además, hay que tener en cuenta a los LHD/LHA, buques dedicados a las operaciones anfibia que también han participado en numerosos despliegues, desde hace décadas, que han incluido acciones de combate. Con la posibilidad, desde los años setenta del siglo pasado, de embarcar el Harrier y, recientemente, de operar con el F-35, han visto ampliadas sus capacidades, no solo para participar en operaciones anfibia, sino en otras de variada naturaleza. Durante los últimos años, varios LHD estadounidenses han tomado parte en las operaciones contra el Daesh, en el marco de las operaciones ODYSSEY LIGHTNING (en Libia) e INHERENT RESOLVE (en Irak y Siria) (2).

Los portaviones seguirán operando todavía durante muchas décadas más, ya que en los Estados Unidos acaba de entrar en servicio el *Gerald Ford*, primer buque de una nueva clase de portaviones (3); en el Reino Unido, el *Queen Elizabeth*, al que seguirá el *Prince of Wales* el año que viene, mientras

(2) En dichas operaciones realizaron los ataques con sus aviones Harrier AV-8B Plus y, en el caso de Libia, también con helicópteros Cobra.

(3) La vida en servicio de un portaviones nuclear de los Estados Unidos ha llegado a superar los cincuenta años.

que China e India están construyendo nuevos portaviones para complementar a los que ya tienen en servicio; y se comenta que Japón y la República de Corea podrían adquirir el F-35B para operar a bordo de sus portahelicópteros.

El primer *Dédalo*: los inicios de la aviación embarcada en España

En España, en 1921, tras el desastre de Annual, la Marina de Guerra se planteó utilizar la Aeronáutica Naval en apoyo del Ejército en las operaciones en el norte de África, pero carecía de un buque capaz de operar con medios aéreos. Ante la imposibilidad de adquirirlo en el extranjero, se encargó al coronel de Ingenieros Navales Jacinto Vez y al capitán de corbeta Pedro María Cardona que seleccionasen un mercante para ser transformado en «Estación Transportable de Aeronáutica Naval». Eligieron el *España* núm. 6, antiguo *Neuenfels* (que había comenzado a navegar en 1901), uno de los seis mercantes entregados a España por Alemania como compensación por las pérdidas provocadas por los submarinos de esta nación durante la primera guerra mundial. El 1 de octubre de 1921 fue cedido por el Ministerio de Fomento al de Marina. La empresa Talleres Nuevo Vulcano, de Barcelona, efectuó las obras, en las que se habilitó la parte de proa para apoyo a aerostación y la de popa para aviación, se mejoró la instalación eléctrica, se amplió la capacidad de las carboneras y se dotó al buque de dos cañones de 105 mm a proa y otros dos de 57 mm a popa. Se conservaron su eslora y manga originales, de 127,4 y 16,75 metros, aunque su desplazamiento máximo se redujo de 12.400 a 9.900 toneladas y su calado quedó en 7,4 metros. A proa se instaló un mástil para el atraque de dirigibles (según el diseño del ingeniero español Leonardo Torres Quevedo) (4); en el castillo se integró un hangar para el transporte de uno de ellos montado, se acondicionó la bodega inferior para llevar otro desmontado y se instaló una planta de producción de hidrógeno y un acumulador para el llenado de botellas. A cada lado del hangar se dejó espacio para transportar un globo cautivo y un camión (para operar los globos desde tierra). A popa se elevaron las cubiertas: la superior, para el transporte de hidroaviones y vuelo (tenía la posibilidad de despegue de aviones de ruedas de carrera muy corta), conectada mediante un ascensor con un hangar (que disponía de talleres y bancos de pruebas), bajo el que había una bodega para alojar aviones parcialmente montados y una cubierta de habitabilidad. Se colocaron dos palos a popa del puente, con sendas grúas para el izado y arriado de los hidroaviones.

El 27 de abril de 1922, el *Dédalo* efectuó, por primera vez, la recogida y largado de un dirigible. El 25 de mayo siguiente fue entregado oficialmente a la Armada y quedó adscrito a la División Naval de Aeronáutica, con base en Barcelona, en la que también se integraban el viejo crucero *Río de la Plata*

(4) El *Dédalo* y el petrolero de la Marina estadounidense USS *Patoka* son los dos únicos buques que dispusieron de este tipo de mástil.



Vista aérea del *Dédalo* (fondeado) en la que se aprecian, de proa a popa, el mástil de atraque de dirigibles, los dos cañones de 105 mm, el hangar de transporte de un dirigible, los palos con grúas para el izado y arriado de hidroaviones, y la cubierta de transporte de hidroaviones y vuelo

(utilizado como pontón), el destructor *Audaz* y cinco lanchas motoras (de la H-1 a la H-5), dedicadas al rescate y salvamento de pilotos. Ese mismo día inició su primer viaje de instrucción por la costa mediterránea española, llevando a bordo 23 hidroaviones, un avión de ruedas y un dirigible.

El buque participó, de forma muy intensa, en las vicisitudes de la Aeronáutica Naval, en las que operó con dirigibles SCA (5), con hidroaviones Felixtowe F-3, Savoia S-16, S-16bis y S-62, Macchi M-18, Supermarine Scarab y torpederos Blackburn con flotadores. También llevó a bordo aviones de ruedas Parnall Panther (que nunca llegaron a despegar de su cubierta de vuelo) y dio apoyo, en ejercicios, a hidroaviones Dornier Wall, pero sin llevarlos embarcados.

Su primera campaña africana comenzó el 6 de agosto de 1922, cuando se reunió con la Escuadra en la bahía de Alhucemas y la Aeronáutica Naval tuvo su bautismo de fuego al bombardear cuatro hidroaviones del *Dédalo* posiciones rifeñas en la playa de la Cebadilla (6). El buque, que también empleó su artillería de 105 mm contra el enemigo, permaneció en la zona de operaciones

(5) Dirigibles construidos por la compañía italiana Stabilimento di costruzione Aeronautiche, que tenían 39,3 m de longitud y un volumen de 1.500 m³.

(6) La primera bomba fue lanzada desde un Machi-18, cuyo piloto era el teniente de navío Francisco Taviel de Andrade, y su observador, el del mismo empleo Julio Guillén



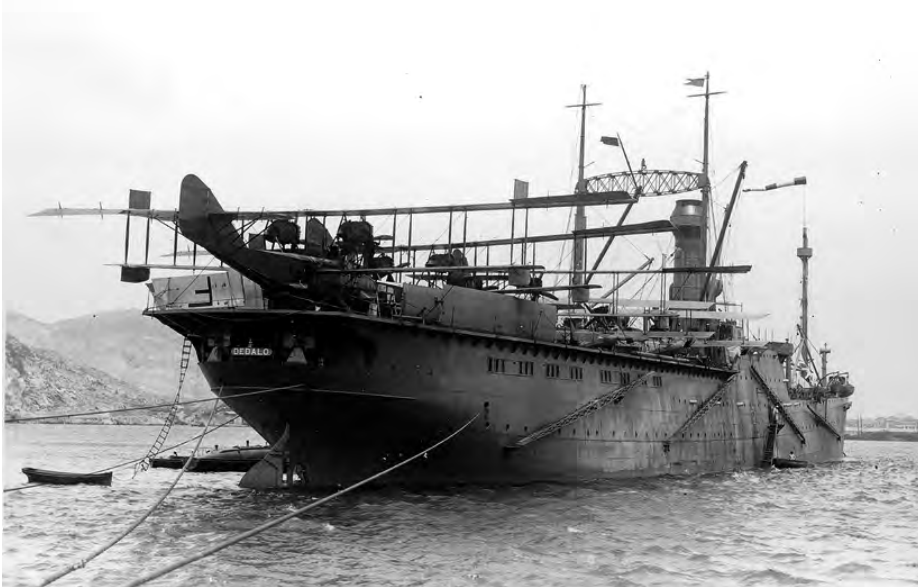
El capitán de corbeta don Pedro María Cardona, con varios oficiales, en la cubierta de transporte de hidroaviones del *Dédalo*

hasta el 15 de noviembre, con sus aeronaves dedicadas a la exploración, reconocimiento y bombardeo.

El 20 de junio de 1923 se produjo el primer accidente mortal de la Aeronáutica Naval, en el que perdieron la vida el teniente de navío Vicente Cervera y Jiménez-Alfaro y el contador de navío Juan R. Suárez de Tangil, cuando se estrelló, en las proximidades de Mahón, el hidroavión del *Dédalo* que tripulaban (7). El 20 de agosto el buque se dirigió de nuevo a la costa de África. Tras la varada del acorazado *España* frente al cabo Tres Forcas, el 26 de agosto, participó activamente en los intentos para salvarlo, mientras sus hidroaviones y su dirigible efectuaron numerosas misiones de descubierta y bombardeo de las cabilas rifeñas. Permanecería en la zona de operaciones hasta el 22 de octubre.

El 12 de abril de 1924, el *Dédalo* salió de Barcelona rumbo a Gran Bretaña, para recoger doce modernos hidroaviones anfibios de bombardeo Supermarine Scarab. Llegó el 24 de abril a Southampton, donde permaneció hasta el 26 de julio, debido al retraso en la entrega de los aparatos. Con ellos a bordo, recaló en Ceuta el 1 de agosto para iniciar su tercera campaña africana, en la que los hidroaviones y el dirigible embarcados efectuaron numerosas acciones de apoyo a nuestras fuerzas terrestres y de protección de su repliegue

(7) En ese mismo avión había volado, momentos antes, el capitán de corbeta Cardona como observador, para «probar el aire» (como se denominaba en la época la comprobación de las condiciones meteorológicas). De regreso, fue relevado por el contador de navío Suárez de Tangil, habilitado del *Dédalo*, que no había volado nunca e iba a recibir su bautismo de aire.



El *Dédalo* atracado a la mediterránea en Cartagena, en junio de 1922, con hidroaviones en su cubierta de transporte/vuelo

a la llamada «línea Primo de Rivera». El día 25 de agosto, debido a la meteorología, muy adversa, se fueron al agua cinco de los nuevos hidroaviones, que se perdieron y tuvieron que ser sustituidos por seis Savoia S-16bis, que volaron a Ceuta desde Barcelona. El 2 de octubre, el alférez de navío Jorge Vara Morlán se convirtió en el primer caído en combate de la Aeronáutica Naval, cuando defendía de los ataques rifeños el Savoia del que era observador, que había tenido que amarrar frente la playa de Tiguisas tras sufrir fuego enemigo. Tanto a él (a título póstumo) como al piloto, el alférez de navío Juan Díaz Domínguez, se les concedió la Medalla Naval individual. El 17 de noviembre, el *Dédalo* dejó las aguas africanas y se dirigió de nuevo a Barcelona, tras hacer escala en Málaga y Cartagena.

El 11 de junio de 1925 el *Dédalo* se incorporó a la Escuadra en la bahía de Algeciras, donde se dedicó a un intenso adiestramiento para volver a participar en las operaciones en Marruecos. Allí le sobrevendría una avería en un tanque de gasolina, que se derramó y produjo la expansión de gases tóxicos e inflamables en la parte de popa del buque, que no sufrió daños gracias a los esfuerzos de la dotación. Sin embargo, durante las acciones para contener el derrame de combustible falleció uno de sus oficiales, el alférez de navío Alberto Oliag (8). El día 6 de septiembre, el *Dédalo* comenzó su participación

(8) El alférez de navío Oliag perdió el conocimiento por inhalación de gases, cayó por una escotilla y sufrió una fractura de cráneo que finalmente provocaría su muerte.



El *Dédalo* en la estación naval de Mahón, noviembre de 1928

en el desembarco de Alhucemas, la mayor operación anfibia realizada entre las dos guerras mundiales y la primera en la que se empleó aviación embarcada. Desde el primer momento empleó sus aeronaves en misiones de bombardeo, observación y corrección del tiro de los buques de la Escuadra, además de utilizar su artillería de 105 mm contra el enemigo. El 30 de septiembre, su dirigible regresó muy tocado por impactos del fuego enemigo y, tras caer al agua cerca del buque, fue desarmado a bordo, al no ser reparable. El 1 de octubre el *Dédalo* salió hacia Barcelona, donde entró el día 12 del mismo mes.

Entre el 19 de febrero y el 20 de diciembre de 1926 permaneció en el astillero de la empresa Talleres Nuevo Vulcano, para obras de casco y máquinas. En 1927 su actividad fue muy escasa, limitada al adiestramiento de pilotos y del resto del personal destinado en Barcelona.

En 1928, tras entrar en dique en Cartagena para limpieza de fondos y ajustes de su propulsión, su actividad volvió a incrementarse. Entre el 26 de mayo y el 3 de junio prestó apoyo a los hidroaviones del raid aéreo italiano en el Mediterráneo occidental. Posteriormente colaboró con la Estación de Torpedistas y la División de Submarinos de Mahón, transportó hidroaviones a Marín, colaboró allí con el Polígono de Tiro Naval Janer en la corrección del tiro de los buques de la Escuadra, apoyó al *Giralda* en sus trabajos hidrográficos en el Estrecho y participó, entre octubre y noviembre, en las maniobras de la Escuadra (con hidroaviones y un dirigible embarcados), en las que sufrió una avería en las calderas.



El autogiro de Juan de la Cierva efectuando operaciones de vuelo a bordo del *Dédalo*, en el puerto de Valencia, el 7 de marzo de 1934

Durante los años siguientes su actividad se vería muy afectada por la situación económica, consecuencia de la Gran Depresión. En 1929 tomó parte en las maniobras navales, con catorce hidroaviones a bordo y el hangar de proa dedicado a taller de reparaciones (9), con el que apoyó a dieciséis buques. En 1930, tras un periodo de obras, entre mediados enero y principios de agosto, participó en las maniobras de la Escuadra en Santander, colaboró con las prácticas de tiro del crucero *Miguel de Cervantes*, en Marín, y transportó material de aviación a Cádiz, antes de regresar a Barcelona. Aunque se pensó transformar el *Dédalo* en buque taller, en diciembre se archivó el expediente. En 1931 comenzó a vislumbrarse su retirada, aunque en marzo participó en unos ejercicios aeronavales en Baleares, dando apoyo a hidroaviones que no llevaba a bordo; y entre abril y julio efectuó transporte de material entre las bases de Barcelona, Cartagena, Marín, Ferrol y Cádiz. En enero de 1932 transportó material de aviación a Cartagena, donde permaneció, casi sin actividad, hasta el 13 septiembre, día en que salió hacia Barcelona. En octubre estuvo en

(9) Como consecuencia de la avería del año anterior, se estudió la posibilidad de suprimir las instalaciones de apoyo a la aerostación y habilitarlas como taller de apoyo a los buques de la Escuadra.

Pollensa (para estudiar la posibilidad de establecer allí una base de hidroaviones) y en Mahón. En noviembre se dirigió a Cartagena, donde se le repararon las carboneras y entró en dique.

Entre el 20 de junio y el 6 de julio de 1933 participó en unas maniobras como buque nodriza de hidroaviones, sin llevarlos embarcados. Tras sufrir, en agosto, una importante avería de máquinas, visitó Santander y recaló en Marín para recoger hidroaviones con destino a Barcelona. En diciembre transportó, de Barcelona a Cartagena, cinco aviones de caza cuyo destino era la base de San Javier.

El 7 de marzo de 1934 el ingeniero Juan de la Cierva tomó con su autogiro en el *Dédalo*, lo que parecía dar nuevas alas a la Aeronáutica Naval. Pero no fue más que una ilusión, ya que el 17 de junio de ese año el buque realizaría su última singladura, entre Alicante y Cartagena. Tras entrar en dique el 28 de septiembre y ser inspeccionado, se determinó que no podría volver a navegar.

El 1 de enero de 1935 quedó con dotación reducida y en 1936 comenzó su desarme. Al inicio de la Guerra Civil, las autoridades republicanas decidieron su desguace y fue remolcado a Sagunto, donde los ataques aéreos lo dejaron parcialmente hundido. Finalizada la guerra, se le dio de baja en la Armada y, refloatado, fue remolcado a Valencia para ser reducido a chatarra. Allí, en 1943, se partió en dos en su fondeadero y se hundió. Fue el triste final de un buque que tuvo la singularidad de haber sido el único en el mundo capaz de operar con hidroaviones, dirigibles y globos cautivos.

El segundo *Dédalo*: el renacer de nuestra Aviación embarcada

En 1965, solo once años después de la incorporación de los primeros helicópteros Bell 47G a la Armada, el EMA, con gran visión de futuro, decidió la creación de un grupo antisubmarino centrado en un portaviones ligero, que se obtendría gracias a los convenios hispano-estadounidenses. A finales de ese año una comisión de la Armada seleccionó, en la base naval de Norfolk, al USS *Cabot* como el buque más adecuado, por su estado de conservación.

Se trataba de un portaviones ligero de la clase Independence, de 16.185 toneladas a plena carga, 189,9 metros de eslora, 33,2 de manga máxima (21,86 en la línea de flotación), y 8,5 de calado. Su cubierta de vuelo era de madera y tenía unas dimensiones de 168,25 x 22 metros. Su propulsión estaba constituida por cuatro calderas de vapor, acopladas a sus correspondientes turbinas, que movían cuatro ejes y le proporcionaban una velocidad máxima de 31 nudos y una sostenida de 22. Como medios de detección y control de aeronaves contaba con dos radares de exploración aérea: un AN/SPS-6 y un AN/SPS-8 (determinador de altura). Su armamento consistía en nueve montajes dobles y dos cuádruples de cañones antiaéreos de 40/56 mm. Durante la segunda guerra mundial había tomado parte muy activa en las batallas aeronavales del Pacífico, e incluso había sido alcanzado por dos aviones kamikaze



El portahelicópteros *Dédalo* navegando en 1968, con helicópteros Bell47G, AB-204 y SH-3D en la cubierta de vuelo

(10) el 25 de noviembre de 1944. En 1947 había pasado a la situación de reserva, aunque posteriormente fue reactivado en dos ocasiones: entre 1948 y 1955, como portaviones antisubmarino, y en 1959, como transporte auxiliar de aviones.

En 1966 se aprobó su préstamo a España por cinco años renovables, y el arsenal de Filadelfia efectuó las obras de transformación del buque, rebautizado como *Dédalo* (en honor de su antecesor), con la numeral PH-01. Después de su entrega a España, el 30 de agosto de 1967, se dedicó al adiestramiento hasta el 12 de diciembre, cuando partió hacia Cádiz, adonde llegaría el día 20 del mismo mes. A su encuentro salieron, desde la base naval de Rota, dieciséis aparatos de las cuatro escuadrillas de la Flotilla de Helicópteros, que de forma sucesiva fueron efectuando una toma y un despegue inmediato, en una demostración de la ilusión e impaciencia por operar con él.

(10) Se trataba de dos míticos (aunque ya anticuados en el momento del ataque) Mitsubishi Zero, cargados con bombas de 250 kg, que impactaron con pocos minutos de diferencia; uno, en estribor, destrozando dos montajes de artillería, y el otro, en babor, cerca de la línea de flotación, provocando un incendio. El ataque se saldó con 62 muertos y numerosos heridos.



Fotograma de la película *Cateto a babor* en el que aparecen los actores Alfredo Landa y José Sacristán, al pie de un helicóptero S-55 de la 2.ª Escuadrilla, en la cubierta de vuelo del porta-helicópteros *Dédalo*, a popa de la cual se ve otro helicóptero del mismo modelo

A principios de 1968 se decidió que su base sería Rota y se efectuó su puesta a punto operativa, tras lo que participaría en el primer ejercicio aeronaval de la Armada desde el año 1933, el ALBOREX-68, así como en el GAVIOTA 1/68 y en la Semana Naval de Santander. El 12 de octubre del mismo año la Diputación Provincial de Barcelona le entregó la bandera de combate.

A partir de entonces el *Dédalo* se convertiría en un buque indispensable para nuestra Marina de Guerra, con unos helicópteros embarcados que en principio tendrían una clara orientación antisubmarina y que progresivamente irían incrementando sus capacidades. Inicialmente embarcarían los Bell 47G, Sikorsky S-55, Agusta-Bell AB-204 y Sikorsky SH-3D, de la 1.ª, 2.ª, 3.ª y 5.ª Escuadrilla, respectivamente, a los que se irían añadiendo los Hughes 500, de la 6.ª Escuadrilla, los Agusta-Bell AB-212, de la 3.ª, y los Bell AH-1G Cobra, de la 7.ª Estos últimos eran helicópteros de ataque que le proporcionaron tanto cierta capacidad de autodefensa contra amenazas de superficie como de apoyo a las unidades de infantería de marina en las operaciones anfibas.

Durante sus primeros años tomó parte en diversos ejercicios nacionales, como los MAR ALBORÁN, CANAREX, ARMADA, MAR FERROL y MAR CARTAGENA; en otros bilaterales con la Marina francesa, como los MURCIE, FARON y FINISTERREX; y en el TRILATERAL, con las Marinas estadounidense y portuguesa.

En 1970, el *Dédalo* tuvo una participación destacada en la película *Cateto a babor*, que a pesar de su carácter cómico, reflejó bastante bien la vida a



Harrier tomando a bordo del ya portaerones *Dédalo* el 10 de mayo de 1979. Foto: Jorge Flethes Serrano

bordo en aquella época. Las imágenes filmadas en la mar, en particular las operaciones de vuelo con sus helicópteros embarcados, sirvieron para mostrar al público español la capacidad aeronaval que la Armada había adquirido, apenas tres años antes, con la entrada en servicio del portahelicópteros (11).

El 8 de noviembre de 1972 se produjo un hecho de una gran relevancia para el futuro de nuestra Armada y de su Arma Aérea: un avión Hawker Siddeley «Harrier», pilotado por el piloto de pruebas John Farley, tomó en el *Dédalo*, en las proximidades del cabo de Creus, tras un vuelo directo desde el Reino Unido (12). El día siguiente realizó tomas y despegues a bordo, movimientos en las cubiertas de vuelo y hangar, así como un ejercicio de tiro, tras lo que regresó a su base. Hay que destacar también la fecha del 5 de diciembre de 1973, en la que se firmó la compra del *Dédalo*, que pasó a ser propiedad del Estado español.

El 28 de septiembre de 1976, tras haber sido creada la 8.^a Escuadrilla de Aeronaves, el buque adoptó la denominación de «portaerones», con la numeral PA-01. Para poder operar con los Harrier fue necesario reforzar los puntos de toma de popa con planchas de acero de 18 mm de espesor, para proteger la madera de los gases de las toberas orientables. No se recubrió toda la cubierta, para evitar que el incremento de pesos altos pudiese afectar a la estabilidad del buque.

(11) Curiosamente, esta película tiene el honor de haber sido la más vista de la historia de la televisión en España. Tuvo nada menos que 10.078.000 espectadores cuando fue emitida por TVE el martes 14 de enero de 1992.

(12) Se desarrolló la demostración de esta forma debido a que el Ejército del Aire no autorizaba el vuelo del Harrier en el espacio aéreo español.



La cubierta de vuelo del *Dédalo* repleta de aviones Harrier de la 8.ª Escuadrilla y de helicópteros Sea King de la 5.ª Foto: Jorge Flethes Serrano

En octubre del mismo año atravesó el Atlántico y el día 26 de ese mes tuvo lugar la primera toma de un AV-8S «Matador» (13) a bordo del *Dédalo*, en aguas próximas a Mayport, en Florida. En noviembre, tras regresar a España, participó en un nuevo ejercicio FARON, el primero con los aviones Harrier a bordo, que provocaron un gran interés entre los marinos franceses.

Durante los años siguientes, el buque, encabezando el Grupo Aeronaval (creado en 1977), participó en numerosos ejercicios nacionales e internacionales, en los que se fue desarrollando una doctrina aeronaval para operar en los tres ámbitos de la guerra naval y en los que se concibieron nuevos procedimientos, como el famoso «cruzado mágico», que consistía en el despegue de cuatro aviones en menos de treinta segundos, con una carrera de despegue efectuada en diagonal. Además, sus helicópteros efectuaron algunas misiones SAR: el rescate de los cuatro tripulantes del velero francés *Aitzandi*, en mayo de 1977; el de los ocho miembros de la tripulación del buque de cabotaje *Gabi*, que encalló en las proximidades del puerto de Santander en diciembre de 1978; y el de ocho de los miembros de la tripulación del mercante polaco *Kudowa Zdroj*, en las cercanías de Ibiza, el 20 de enero de 1983.

(13) Versión del AV-8, con algunas especificaciones de nuestra Armada, por lo que se le añadió la s de Spain



El *Dédalo* efectuando su última salida a la mar desde la base naval de Rota, el 13 de julio de 1989, con destino a Nueva Orleans

El 19 de abril de 1978, un AB-212 embarcado en el *Dédalo* se estrelló en la Caldera de Taburiente, en la isla de La Palma. Resultaron heridos de diversa consideración los miembros de su dotación y el personal de transporte. El brigada mecánico Miguel Carrión García, que salió en busca de auxilio, pereció despeñado. El teniente de navío Esteban Bagó Valldecabres fue evacuado, pero murió a consecuencia de sus heridas.

En 1980 se cambió la numeral del buque por la de R-01, al adoptarse el código OTAN. A principios de ese año entró en dique, en Ferrol, tras lo que participó en diversos ejercicios. Entre ellos destaca el ARMADA-80, por el número de unidades navales y aéreas (también del Ejército del Aire) involucradas. Desgraciadamente, durante su transcurso se perdió, en las proximidades de la isla de Cabrera, el «Matador» pilotado por el teniente de navío César Jáuregui García, que desapareció con su avión.

En la década de los ochenta, el buque mantuvo una intensa actividad, con continuos ejercicios en los que siguió evolucionando la doctrina de empleo del Grupo Aeronaval y se demostró la implicación de España en la defensa occidental. Entre ellos destacan, por la entidad de las fuerzas participantes, el OCEAN VENTURE-81, el CRISEX-83 y los FLOTA de los años 84 y 85.

El 13 de mayo de 1986, durante un ejercicio en aguas próximas a Cartagena, un AB-212 de la 3.^a Escuadrilla colisionó con el mástil de proa del *Dédalo* cuando efectuaba una toma nocturna. Falleció toda su dotación, compuesta por el teniente de navío Luis Jáudenes Gual de Torrellas, el alférez de navío Luis Miguel Urrutia Mera y los cabos 1.^{os} Juan L. Pedroso Udaeta y José Cubero Nieto.

El buque siguió participando en numerosos ejercicios de distinta entidad, desde PASSEX con grupos de combate o agrupaciones de Estados Unidos,

Francia o Italia, hasta otros de mayor complejidad, como el FLOTA-87. En 1987 sus capacidades se incrementaron con la incorporación de los primeros AV-8B de la recién creada 9.^a Escuadrilla y con la transformación de tres helicópteros de la 5.^a Escuadrilla al modelo SH-3W, de alerta aérea temprana (AEW), que recibieron el apodo de «Paqueteras» (14).

En 1988, el Grupo Aeronaval pasó a denominarse Grupo Alfa y el buque participó en otro ejercicio FLOTA y en el POOP-DECK. En abril de 1989 realizó su último ejercicio como buque insignia de dicho grupo, el ALFEX/IBERIA-89, que se desarrolló entre las islas Canarias y el golfo de Cádiz, en el que además de buques españoles participaron dos fragatas brasileñas y dos corbetas argentinas. Seguidamente tomó parte en la revista naval que se celebró en Barcelona, a finales de mayo, con motivo de la entrega de la bandera de combate al portaviones *Príncipe de Asturias*.

El 13 de julio de 1989 el *Dédalo* realizó su última salida a la mar desde Rota, con una dotación reducida. Tras haber hecho escala en Las Palmas de Gran Canaria y en San Juan de Puerto Rico, llegó el 26 de julio a Nueva Orleans y el 5 de agosto siguiente fue dado de baja en la Armada. Aunque iba a ser convertido en buque museo por la Asociación Cabot/Dédalo, dicho fin no llegó a materializarse y acabó siendo desguazado en Bronnsville (Texas) entre 2000 y 2001.

El portaviones *Príncipe de Asturias*: un salto hacia el futuro

Tras ser descartado por la Marina de Estados Unidos, por no adaptarse a su estrategia marítima, el proyecto del «Sea Control Ship» (15) fue adquirido a la empresa estadounidense Gibbs&Cox por la Empresa Nacional Bazán, que lo desarrolló y adaptó a nuestras necesidades. El 29 de junio de 1977 se firmó la orden de ejecución del buque, inicialmente denominado *Almirante Carrero Blanco*, en el que se aplicó por primera vez en la Armada la construcción en bloques (con posterior ensamblado), de los que el primero se colocó en grada el 8 de octubre de 1979. Ya con su nombre final publicado, el *Príncipe de Asturias* fue botado el 22 de mayo de 1982, aunque por las circunstancias políticas, sociales y económicas de la época su construcción se alargó mucho más de lo previsto y fue entregado a la Armada el 30 de mayo de 1988.

(14) Debido a su color gris (fueron los primeros helicópteros de la Armada en ser pintados así), el mismo que lucían las furgonetas que en aquella época tenían en servicio los parques de automóviles de la Armada, que eran denominadas coloquialmente como «paqueteras».

(15) Este concepto fue ideado en los años setenta y propiciado por el entonces jefe de operaciones navales, almirante Elmo Zumwalt, con el fin de proteger los convoyes que habría que enviar, desde Estados Unidos a Europa, en caso de que se produjese un ataque del Pacto de Varsovia. Se trataba de disponer de un número significativo de pequeños portaviones, con helicópteros antisubmarinos y de alerta temprana, así como con aviones STOVL, que complementasen a los grandes portaviones, para hacer frente a la amenaza submarina y aérea que se preveía en el Atlántico en dicha circunstancia.



El *Príncipe de Asturias* durante su participación en el ejercicio DRAGON HAMMER, en 1992. Se pueden apreciar, en su cubierta de vuelo, aviones de la 8.^a y la 9.^a Escuadrilla y helicópteros de la 5.^a y la 6.^a Escuadrilla

El portaviones tenía una eslora de 196 metros, una manga de 24,3 metros en la línea de flotación y un calado de 9,4 metros, un desplazamiento superior a las 17.000 toneladas y una velocidad máxima de 26 nudos. Su sistema de propulsión principal consistía en dos turbinas de gas LM-2500 (con una potencia máxima de 46.000 CV), adaptadas para utilizar gasoil, que movían un solo eje, con una hélice de paso variable. Disponía también de dos unidades de propulsión auxiliar retráctiles, con giro de 360°, que mejoraban su maniobrabilidad y le permitían navegar en caso de fallo de la propulsión principal. Como armamento, además de la aviación embarcada, disponía de cuatro montajes Meroka, de defensa de punto. Su cubierta de vuelo, de 175 x 29 metros, con su característico *sky-jump* de 12° a proa, garantizaba una gran seguridad a las operaciones de vuelo, en particular a las de los aviones Harrier. Dos ascensores de aeronaves, uno a proa de la isla y otro en la popa del buque, conectaban la cubierta de vuelo con un espacioso hangar. Tenía también dos ascensores para armamento y munición, de los que uno llegaba hasta la cubierta de vuelo. Su unidad aérea embarcada óptima era de diez aviones y siete helicópteros, aunque podía transportar hasta 37 aeronaves. Su dotación era de 590 personas, pero con la Unidad Aérea Embarcada (UNAEMB) y el Estado Mayor, podía embarcar más de 800.

La incorporación del *Príncipe de Asturias* supuso un enorme salto cualitativo para la Armada, cuyas aeronaves por fin podían operar desde un moderno



Un AV-8B Plus esperando en la vertical para tomar a bordo del *Príncipe de Asturias*, durante el ejercicio LINKED SEAS, en mayo del año 2000. Foto: Luis Díaz-Bedia Astor

portaviones STOVL (*Short Take-Off Vertical Landing*), que superaba en muchos aspectos a buques similares de otras marinas, como los británicos de la clase *Invincible* o el italiano *Garibaldi*. Con las primeras fragatas de la clase Santa María (basadas en la estadounidense FFG-7), construidas simultáneamente, se consiguió un Grupo de Combate de renovadas capacidades, que aumentó el prestigio de nuestra Armada entre nuestros aliados y a nivel mundial (16).

El buque, una vez entregado a la Armada, desarrolló un periodo de alistamiento, adiestramiento y calificación muy intenso, del que cabe destacar los casi tres meses que pasó en Estados Unidos, en 1988, para la certificación de su cubierta de vuelo y desmagnetización.

En 1989, ya basado en Rota, inició su actividad operativa, y tras haber recibido el 28 de mayo, en Barcelona, la bandera de combate de manos de S.M. la reina doña Sofía, participó en su primer ejercicio nacional, el PATO SALVAJE, y en el primero multinacional, el SHARP SPEAR.

Durante sus casi veinticinco años de servicio estuvo presente en los ejercicios más relevantes organizados por la Armada, como los ALFEX,

(16) Gracias al prestigio conseguido, la Empresa Nacional Bazán ganó el concurso, convocado por la Real Marina tailandesa, para la construcción de su portaviones *Chakri Naruebet*, que entró en servicio en 1997. Se trataba de la primera vez en la historia que una nación encargaba a otra un portaaviones de nueva construcción.



Aeronaves en la cubierta de vuelo del *Príncipe de Asturias*, que está maniobrando para salir a la mar, desde Las Palmas de Gran Canaria, durante el ejercicio LINKED SEAS, en mayo del año 2000. Foto: Luis Díaz-Bedia Astor

ALBERGUEX, SINKEX, LANMIS, TAPÓN, NEOTAPÓN, FLOTEX y GRUFLEX, así como en los DAPEX del Ejército del Aire. También tomó parte en numerosos ejercicios de la OTAN, como los DRAGON HAMMER, DISPLAY DETERMINATION, RESOLUTE RESPONSE, LINKED SEAS, DYNAMIC IMPACT, DYNAMIC MIX, STRONG RESOLVE, DESTINED GLORY, MARITIME COMMITMENT, STEADFAST JAGUAR y las series MIDAS y MARINER. Asimismo, participó en otros organizados por naciones anfitrionas, como el NORTHERN LIGHT (Reino Unido), ILES D'OR y PEAN (Francia), ARDENTE y EOLO (Italia), o MAJESTIC EAGLE (Marruecos), así como en los binacionales GALIBER y ESPABRAS (con Francia y Brasil, respectivamente). El ritmo de realización de ejercicios fue elevado, con años en los que llegó a tomar parte en seis, entre nacionales y multinacionales. En ellos se fueron perfeccionando los procedimientos de empleo de la aviación embarcada, tanto en lo que se refiere a las misiones tácticas como a las operaciones de vuelo, en las que se logró una gran coordinación y precisión.

En 1990, el *Príncipe de Asturias* colaboró, junto con helicópteros de la 5.^a Escuadrilla, en el rodaje de la película *Navy Seals*, simulando ser el portaviones *Forrestal*. En una de sus escenas se aprecian, en la sala de alerta, las pega-



El portaviones *Príncipe de Asturias*, el 28 de febrero de 2004, durante el ejercicio MARITIME COMMITMENT 04

tinas de diferentes unidades, que dejaban como recuerdo las dotaciones de las aeronaves que tomaban a bordo. En otra, un SH-3D toma en nuestro portaviones, cuya cubierta de vuelo e isla se ven solo de manera parcial, para poder dar el pego y pasar por el estadounidense.

En cuanto a su participación en operaciones reales se pueden citar:

Durante la Guerra del Golfo, en 1991, participó en la operación SOUTHERN GUARD, puesta en marcha por la OTAN para asegurar la disuasión, evitar la extensión del conflicto a la región geográfica de la Alianza y responder rápidamente en caso de que la disuasión fallase. El portaviones permaneció en el Mediterráneo desde el 8 de febrero al 8 de marzo, contribuyendo a llenar el vacío dejado por las unidades de la 6.^a Flota desplegadas en la zona de operaciones, garantizando la libertad de la navegación en el Mediterráneo y reforzando la capacidad de defensa aérea en la Región Sudoriental de la Alianza. Durante dicho despliegue se produjo un incidente entre dos aviones AV-8S, que realizaban una misión de CAP (Patrulla Aérea de Combate), con aviones F-5 tunecinos, que los interceptaron por haber entrado en la FIR (Flight Information Region) de Túnez. Ante una maniobra agresiva de un F-5 sobre uno de los Harrier, el piloto del otro adoptó una posición de tiro y pidió instrucciones al *Príncipe de Asturias*, desde el que se les ordenó a ambos que «rompiesen» (se alejasen). Los pilotos españoles eran los tenientes de navío Pedro Galiana Navarro y Rafael Loureiro García.



El *Príncipe de Asturias* entrando en Cartagena el 25 de febrero de 2011, antes de tomar parte en el ejercicio NOBLE MARINER

En diciembre de 1994, durante la guerra de los Balcanes, fue desplegado en el Adriático, algo menos de dos semanas, para participar en la operación DENEY FLIGHT. Aunque no efectuó misiones de combate, cuatro Harriers llegaron a volar sobre el territorio de la antigua Yugoslavia.

En marzo de 2003 permaneció en el Mediterráneo occidental durante unas dos semanas, mientras participaba en un ejercicio GRUFLEX, a la espera de una decisión del Gobierno sobre su posible despliegue en el golfo pérsico, que no llegó a producirse.

También llevó a cabo otras actividades, como numerosas calificaciones de pilotos, las preceptivas CALOPS, demostraciones aeronavales o la participación en eventos conmemorativos como el bicentenario de la batalla de Trafalgar, en 2005, en Portsmouth y frente a Cabo Trafalgar, o el centenario de la Aeronáutica Naval francesa, en 2010, en Tolón.

Sus unidades aéreas estuvieron integradas normalmente por aviones AV-8S (hasta que fueron vendidos a Tailandia) y AV-8B, por helicópteros SH-3D para guerra antisubmarina (entre 2001 y 2002 fueron transformados para el transporte de tropas), SH-3W para alerta aérea temprana y AB-212 para SAR y transporte de personal. Ocasionalmente también embarcaron H-500 y reali-



Último despegue de un Harrier desde el portaviones *Príncipe de Asturias*, durante su despedida en el golfo de Cádiz, el 6 de febrero de 2013

zaron operaciones de vuelo a bordo helicópteros SH-60B «Puma» del Ejército de Tierra y aeronaves de otras marinas.

Las aeronaves embarcadas le proporcionaron una equilibrada combinación de las capacidades antisubmarina, de defensa aérea y de ataque a buques de superficie y a objetivos en tierra. Tanto en los ejercicios de defensa aérea como en los de ataque a superficie se logró una gran compenetración entre los pilotos de Harriers y los controladores de interceptación en el propio buque y en las «Paqueteras», favorecida tanto por el conocimiento mutuo que se lograba al pertenecer todos a la FLOAN como por estar integrados en una misma UNAEMB, lo que permitía poder realizar, cara a cara, los *briefings* y *debriefings* entre pilotos y controladores.

La incorporación del AV-8B Plus supuso una mejora muy significativa de la capacidad de defensa aérea, gracias a su radar APG-65 y al misil AMRA-AM, así como de la de realizar operaciones aéreas durante la noche, al estar equipado con FLIR y tener una cabina preparada para la utilización de gafas de visión nocturna (GVN). Dado que las luces de la cubierta de vuelo del portaviones no eran compatibles con ellas, se reducía su intensidad o se apagaban durante los despegues y tomas de los aviones. Los pilotos alcanzaron una gran confianza en las misiones nocturnas y operaban con total natura-

lidad, incluso realizando tráficos visuales para la toma (17), lo que sorprendía a los pilotos de Harriers estadounidenses, que de noche llegaban a sus LHD mediante aproximación instrumental.

En relación a accidentes de sus aeronaves embarcadas u ocurridos a bordo, se pueden destacar los siguientes:

El 19 de julio de 1989, cuando el buque se encontraba a unas 200 millas a poniente de Lisboa, efectuando calificaciones de pilotos, el SH-3D, con numeral 01-503, en misión SAR, tuvo un fallo de una turbina, lo que le forzó a amerizar. Al comprobar que la turbina se había incendiado y que el fuego se extendía, los cinco miembros de la dotación abandonaron el aparato. Fueron recogidos por otro SH-3D de la UNAEMB.

En el DYNAMIC IMPACT del año 1994, se perdió un AV-8S de su UNAEMB, por fuego en el motor, seguido de un fallo catastrófico de todos los sistemas. Su piloto, el teniente de navío Federico García Castro, se eyectó y fue recogido por un helicóptero de la 3.^a Escuadrilla, también de su UNAEMB.

El 3 de diciembre de 1999 un golpe de mar hizo caer al agua a un marinero, de nombre Bernardo, que se encontraba en la pasarela de estribor del portaviones. Despegaron rápidamente un AB-212 y un SH-3D (18). Fue recogido por el SH-3D y devuelto a bordo.

El 9 de junio de 2005, cuando el buque finalizaba el ejercicio NEOTAPÓN-05, falleció, al caer al mar, el capitán de fragata Pedro Galiana Navarro, jefe de la 9.^a Escuadrilla de Aeronaves.

Además de las misiones SAR realizadas por helicópteros del buque en los accidentes citados, el 19 de junio de 1990 un SH-3D de su UNAMEB evacuó, hasta Ferrol, a un miembro de la tripulación del *Sirius* (buque de la organización ecologista Greenpeace), que había sufrido un accidente de buceo cuando dicho buque se encontraba a más de 200 millas náuticas de Cabo Finisterre.

La situación económica impidió la modernización del sistema de combate del *Príncipe de Asturias* y obligó a reducir sus salidas a la mar. Se pensó en mantenerlo temporalmente en «situación de actividad restringida», pero finalmente se decidió su baja, que se produjo en 2013. El 6 de febrero de ese año, presidida por S.A.R. el Príncipe de Asturias, tuvo lugar su despedida en la mar, tras su salida de Rota, rumbo a Ferrol, adonde llegó dos días más tarde. El 14 de diciembre siguiente causó baja en la Lista Oficial de Buques de la Armada.

Aunque se especuló con la posibilidad de que fuese adquirido por alguna marina extranjera, el 8 de agosto de 2017, tras más de cuatro años y medio atracado en Ferrol, salió remolcado con destino a la localidad de Aliaga, en Turquía, para ser desguazado. El 16 de agosto, aviones de la 9.^a Escuadrilla se

(17) El momento de la rotura se retrasaba respecto al tráfico diario, con objeto de dar a los pilotos algo más de tiempo en viento en cola y una mayor separación entre ellos, de forma que pudiesen realizar los procedimientos con más tranquilidad y tener algo más de margen para toma, que de noche es aún más crítica que durante el día.

(18) Recuerdo a los pilotos corriendo por el pasillo hacia la cubierta de vuelo, mientras se ponían los chalecos

encontraron con él en el Mar de Alborán, para darle una pasada en formación, como último homenaje al buque desde el que habían operado durante casi veinticinco años.

El *Juan Carlos I*: nuevas capacidades

El LHD *Juan Carlos I* es el buque de mayores dimensiones que ha tenido la Armada en toda su historia, con un desplazamiento de 27.000 toneladas, una eslora de 231 metros, una manga de 32 y un calado de 7. Construido por Navantia en su astillero de Ferrol, según un diseño propio, con un elevado porcentaje de participación de la industria nacional, fue concebido para desarrollar cuatro perfiles de misión: anfibia, portaviones, transporte estratégico y ayuda humanitaria. Además, está dotado de medios de mando y control que le permiten actuar como buque de mando de una fuerza naval o conjunta. Es similar a los portahelicópteros de asalto anfibia estadounidenses, pero de menor tamaño y con una dotación mucho más reducida, de alrededor de 300 personas. Aunque, como portaviones, inicialmente debía sustituir de manera eventual al *Príncipe de Asturias*, tras la baja de este quedó como el único buque de la Armada capaz de operar con aviones de ala fija.

Al igual que su antecesor, está dotado de un *sky-jump* de 12° y de dos ascensores de aeronaves, uno a proa de la isla y otro a popa. Tiene capacidad para embarcar una unidad aérea de más de treinta aeronaves y su cubierta de vuelo tiene ocho puntos de toma para helicópteros medios, seis de ellos en la línea central (de los que cuatro son utilizados normalmente por los Harrier) y dos a estribor (uno a proa y otro a popa), así como cuatro para helicópteros pesados (en la línea central). Su UNAEMB está normalmente formada por aviones AV-8B Plus, por helicópteros SH-3D (para el transporte de tropas) y por un helicóptero AB-212 (para misiones SAR y de exploración de superficie), aunque en ocasiones se han integrado aeronaves MV-22B de la Infantería de Marina estadounidense. Además, opera ocasionalmente con los helicópteros H-500 y SH-60B de la Armada, y con helicópteros de otras marinas. Ha realizado pruebas de interoperabilidad con varios modelos de helicópteros de los Ejércitos de Tierra y Aire (19), y también está preparado para poder embarcar el avión F-35B y el helicóptero NH-90.

Sus sistemas de ayuda a la aproximación de aeronaves y las luces de la cubierta de vuelo, compatibles con las gafas de visión nocturna, le confieren una gran versatilidad en la realización de las operaciones de vuelo. Posee un novedoso sistema de propulsión eléctrica (alimentado por generadores movidos por una turbina y por dos motores diésel), con dos *pods* a popa (orientables 360°) y dos hélices transversales a proa, que le proporcionan una gran maniobrabilidad, aunque su velocidad máxima es de 21 nudos, inferior a los veintiséis de su antecesor.

(19) Cougar, Super Puma, Chinook y Tigre.



El *Juan Carlos I* saliendo a la mar el 5 de abril de 2011, con S.M. el rey Juan Carlos I a bordo

Fue entregado a la Armada el 30 de septiembre de 2010, en el arsenal militar de Ferrol, y el 24 de octubre siguiente atracó en la base naval de Rota, donde está estacionado.

Durante el año 2011 su actividad se orientó a la puesta a punto, con pruebas de fin de obras, evaluación operativa, crucero de resistencia, certificación de la cubierta de vuelo y obras de garantía, así como mediciones electromagnéticas, calificación de pilotos, elaboración del boletín de lanzamiento y la primera CALOP. El día 5 de abril recibió la visita de S.M. el rey Juan Carlos I, con el que salió a la mar para mostrarle sus características.

Desde entonces comenzó a realizar actividades más operativas, incluyendo la participación en ejercicios anfibios nacionales, pruebas de interoperabilidad, cruceros de instrucción con alumnos de la Escuela Naval y ejercicios OTAN.

En 2012 tomó parte además, como buque de mando, en el ejercicio conjunto COPEX y llevó a cabo las pruebas de utilización del helicóptero Tigre desde un buque en la mar.

En 2013 participó en la despedida en la mar del portaviones *Príncipe de Asturias*, el 6 de febrero, tras la salida de este hacia Ferrol antes de su baja. También realizó una nueva CALOP y pruebas de interoperabilidad con heli-



El *Juan Carlos I* navegando en formación con otros buques de la Fuerza de Acción Naval (27 de mayo de 2015)

cópteros del Ejército de Tierra. El día 17 de septiembre, S.M. la reina doña Sofía le hizo entrega de la bandera de combate en el puerto de Cádiz.

En 2014 tomó parte en nuevos ejercicios, como el NOBLE MARINER de la OTAN. Además, aviones de la 9.^a Escuadrilla participaron en un ejercicio SIRIO del Ejército del Aire, desde el buque, que también efectuó un PASSEX con el portaviones italiano *Cavour* y una CALOP en el rol de portaviones. El 18 de junio tomaron a bordo, por primera vez, aeronaves MV-22B Osprey, de la fuerza de Infantería de Marina estadounidense desplegada en Morón (20). Como curiosidad, el 25 de septiembre, partió del buque, atracado en Cádiz, la tercera etapa de la Vuelta Ciclista a España.

Comenzó 2015 con una varada en el astillero de Navantia en Cádiz, seguida de un periodo de inmovilización, tras lo que retomó su actividad. En junio participó en el ejercicio CONTEX-PHIBEX, en aguas de Portugal, con una UNAEMB formada por aviones Harrier y helicópteros, y con dos batallones de infantería de marina (uno español y otro portugués). El 2 de noviembre recibió a bordo, en la mar, a S.M. el rey Felipe VI al comenzar su participación en el ejercicio TRIDENT JUNCTURE, con una UNAEMB integrada por cuatro MV-22B estadounidenses, seis aviones AV-8B Plus y un helicóptero

(20) Se trata de la Special-Purpose Marine Air-Ground Task Force Crisis Response Africa.



Cuatro helicópteros SH-3D despegando en formación desde el *Juan Carlos I* (3 de diciembre de 2015)

AB-212. Se trató del primer embarque de varios días efectuado por los MV-22 a bordo de un buque de guerra extranjero. En noviembre efectuó una salida de interoperabilidad con helicópteros Tigre, Cougar y Chinook del Ejército de Tierra, y Super Puma del Ejército del Aire. Del 24 de noviembre al 3 de diciembre participó en el ejercicio FLOTEX, llevando a bordo aviones AV-8B Plus, helicópteros SH-3D y casi 800 infantes de marina.

En 2016 efectuó diversos ejercicios y calificaciones de MV-22B. En el MARFIBEX desarrollado en abril, su UNAEMB estuvo integrada por seis Harriers, dos Ospreys y un Sea King. En dicho ejercicio sufrió una avería de la compuerta del dique, que fue reparada entre abril y mayo. En septiembre participó en el ejercicio ATENEA, para mejorar la colaboración del buque con equipos operativos de seguridad de la Fuerza de Protección. Desde el 2 al 14 de octubre, acompañado por la fragata *Numancia*, tomó parte en el ejercicio EMERALD MOVE (ERMO) 16, de la Iniciativa Anfibia Europea, en aguas al sur de Cerdeña. En esta ocasión su UNAEMB estuvo formada por seis aviones AV-8B Plus y cinco helicópteros (cuatro SH-3D y un AB-212), mientras que la fuerza de desembarco estuvo compuesta por un subgrupo táctico de la BRIMAR, en el que se integraba una compañía de infantes de marina portu-



Un Osprey MV-22B y dos Harriers AV-8B Plus en la cubierta de vuelo del *Juan Carlos I*, el 4 de noviembre de 2015, durante el ejercicio TRIDENT JUNCTURE

gueses. Entre el 28 de noviembre y el 1 de diciembre efectuó una colaboración con la Brigada de Infantería Acorazada Guadarrama XII, que consistió en el embarque de 27 vehículos (entre ellos cuatro carros de combate Leopard) y el desembarco administrativo de algunos de ellos mediante LCM, simulando un escenario no preparado. El 14 y el 15 de diciembre se realizaron calificaciones a bordo de helicópteros Cougar, Tigre y Chinook de las FAMET, así como de un Super Puma del Ejército del Aire.

En junio de 2017 tomó parte en el ejercicio FLOTEX, en el que aviones Harrier de la UNAEMB efectuaron el lanzamiento de munición real GBU-38 JDAM en el polígono de tiro de las Bardenas Reales. En dicho ejercicio se activó su capacidad de apoyo de sanidad Role 2 (con el embarque de personal especializado) y se practicaron diversas situaciones que requieren dicha capacidad, como el reembarque y tratamiento de bajas masivas de la fuerza de desembarco. Del 26 de junio al 12 de agosto tuvo un periodo de obras en el astillero gaditano de Navantia, en el que se le renovó la pintura de la totalidad de la cubierta de vuelo. El 24 de septiembre el buque salió de Rota para participar en el BRILLIANT MARINER, que se desarrolló en aguas del Mediterráneo central, con una UNAEMB compuesta por seis Harriers y tres Sea Kings.

Entre el 1 de diciembre de 2017 y el 8 de enero de 2018 estuvo en dique, en Cádiz, para la renovación de los cojinetes de los *Pods* de propulsión. Entre los meses de febrero y abril realizó una nueva CALOP. El 23 de abril partici-



Relleno de un Harrier en la cubierta de vuelo del *Juan Carlos I* antes de un vuelo nocturno (18 de abril de 2016)

pó en el *Distinguished Visitors Day* del ejercicio MILEX-18, de la Unión Europea. El 1 de mayo salió a la mar, rumbo a Kuwait, con objeto de efectuar una misión de transporte estratégico de tres helicópteros Chinook y dos Cougar de las FAMET (que participarán en la operación INHERENT RESOLVE en Irak), con escalas posteriores en Bombay y Alejandría. Llevaba a bordo una UNAMEB integrada por cuatro Harriers y dos Sea Kings.

Hay que resaltar también que la construcción del *Juan Carlos I* y su incorporación a nuestra Armada han traído nuevos éxitos para la industria nacional. En 2007 Australia adjudicó a Navantia el contrato para la construcción de dos LHD para su Marina, que entraron en servicio en 2014 y 2015 con los nombres de *Canberra* y *Adelaide*. En 2013 Turquía le otorgaría otro contrato para la construcción de un buque similar, el *Anadolu*, cuya quilla fue puesta en grada el 7 de febrero de 2018.

Conclusión

Los portaviones y portaaviones siguen teniendo una gran relevancia en la actualidad. El hecho de tenerlos proporciona no solo unas capacidades milita-



El *Juan Carlos I* saliendo de Rota el día 1 de mayo de 2018, en el comienzo de su despliegue para el transporte estratégico de helicópteros del Ejército de Tierra a Irak

res únicas, sino que otorga el prestigio de pertenecer a un exclusivo grupo de naciones que pueden emplearlos al servicio de su política exterior. Por ello, aquellas con ambición de protagonismo en el escenario internacional mantienen hoy en día programas para dotarse de ellos y utilizarlos en defensa de sus intereses.

Durante el último siglo nuestra Armada se ha esforzado por disponer de este tipo de buques, con objeto de tener las alas sobre la mar que le permitiesen optimizar y extender las capacidades de su Fuerza Naval. Ha sabido adaptarse a la evolución de los medios y a las posibilidades de unos recursos presupuestarios siempre escasos, siendo innovadora en su utilización operativa.

El primer *Dédalo* permitió apoyar el esfuerzo bélico en Marruecos e incorporar la aviación a las operaciones de nuestra Escuadra. El portaaviones *Dédalo* protagonizó una verdadera revolución al dotar de nuevo de aviación embarcada a nuestra Armada, que fue precursora en la utilización de los aviones VSTOL. El portaviones *Príncipe de Asturias* aportó una moderna capacidad aeronaval y nos situó entre las marinas más punteras a nivel mundial. El *Juan Carlos I*, un buque muy versátil, capaz de llevar a cabo distintos tipos de misiones, ha constatado la evolución de nuestra industria naval. Cada uno, en

su momento, ha aportado unas capacidades necesarias para nuestra Defensa Nacional y proporcionado a nuestra Armada un prestigio que ha beneficiado de manera significativa a la industria nacional. Su historia ha sido posible gracias a todos aquellos marinos de guerra que, con su ambición, ilusión, entrega y tesón, lograron que la Armada haya podido poseer unos buques que han transformado de forma radical su forma de ser y de operar.

Bibliografía

- ASTOR CASALDERREY, Juan José: «Los futuros portaaviones, ¿grandes o pequeños?», *Revista General de Marina*, marzo de 1982.
- BUSQUETS, Camil; CAMPANERA, Albert, y COELLO, Juan Luis: *Los portaaviones españoles*. Aqualarga Editores, S.L., Madrid, 2001.
- DÍAZ-BEDIA ASTOR, Luis: *McDonnell Douglas Harrier II AV-8B/B Plus*. Reserva Anticipada Ediciones, Barcelona, 2004.
- : «Los portaaviones españoles: un siglo de evolución con el Arma Aérea», *Revista General de Marina*, agosto-septiembre de 2016, págs. 271ss.
- FRIEDMAN, Norman: *Desert Victory. The War For Kuwait*. US Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1991.
- GONZÁLEZ REDONDO, Francisco A.: «Del “Buque-campamento” de Torres Quevedo (1913) al *Dédalo* (1922) de la Armada española», *Revista General de Marina*, noviembre de 2017, pág. 645.
- GUARDIA Y PASCUAL DEL POBIL, Rafael de la: *Crónica de la Aeronáutica Naval Española*. Editorial Nacional, Madrid, 1977.
- LAYMAN, R.D.: *Before the Aircraft Carrier*. US Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1989.
- SIERRA, Luis de la: *Titanes azules*. Editorial Juventud, Barcelona, 1963.
- SUANZES FERNÁNDEZ DE CAÑETE, Saturnino: «El Arma Aérea a partir de 1954. La historia de un gran equipo y su carismático líder: el almirante Suanzes», *Revista General de Marina*, agosto-septiembre de 2016, págs. 233ss.
- VV.AA.: *Cien años de Aviación Naval, 1917-2017*. Ministerio de Defensa, Madrid, febrero de 2017.
- VV.AA.: *Mar de alas, 1917-2017. Centenario de la Aviación Naval española*. Ministerio de Defensa, Madrid, noviembre de 2017.
- <http://www.hazegray.org/navhist/carriers/cabot/>
- http://www.abc.es/hemeroteca/historico-10-06-2005/abc/Nacional/desaparece-un-capitan-de-fragata-que-iba-a-bordo-del-principe-de-asturias_203044398580.html#
- <http://www.elmundo.es/elmundo/2005/08/18/espana/1124365087.html>
- <https://www.airspacemag.com/military-aviation/air-war-in-the-falklands-32214512/http://www.nj.gov/military/korea/factsheets/navy.html>