

La última travesía del PRÍNCIPE DE ASTURIAS

El buque insignia de la Armada cesa en su actividad tras un cuarto de siglo surcando los mares y será dado de baja el próximo mes de junio

EL *Príncipe de Asturias*, primer portaaviones construido en España para la Armada, partirá de su base de Rota el 6 de febrero con destino al Arsenal de Ferrol. Allí se llevará a cabo el trámite para su baja definitiva de la lista oficial de buques de la Armada, un proceso que durará hasta finales de junio y que incluye el desarme total del barco.

En la ciudad gaditana le despedirá el Príncipe Felipe de Borbón, quien ostenta el título que da nombre al buque y que formó parte de la tripulación del buque durante su formación como alfé-

rez alumno de la Armada durante unos días del mes de junio de 1989.

La Armada ha dado por finalizada la vida de este portaaviones, entre otros motivos, por la entrada en servicio hace dos años del buque de proyección estratégica *Juan Carlos I*, una unidad que también cumple las funciones de portaaviones. Además, alargar la vida útil del *Príncipe de Asturias* hubiera precisado una importante inversión económica. Esta actualización estaba previsto acometerla en dos fases. De hecho, la primera se llevó a cabo en 2007 y con ella se mejoró la habitabilidad del buque y

sus capacidades de almacenamiento. La segunda, que finalmente no se va a realizar, era mucho más amplia y ambiciosa y habría afectado a distintas áreas y sistemas del portaaviones.

Durante los últimos meses, el *Príncipe de Asturias* ha permanecido en la base naval de Rota, donde se ha acometido lo que se conoce como la fase previa de inmovilización. Durante la misma se ha elaborado un listado de sistemas, equipos y materiales con los que contaba el que ha sido buque insignia de la Armada durante casi 25 años, por si algunas de sus piezas pudieran reutilizarse en



otros buques. En este tiempo también se han desembarcado los repuestos y pertrechos que no son indispensables para la seguridad y el tránsito del *Príncipe de Asturias* desde Rota a Ferrol. Entre ellos está la munición, el combustible que no necesita para la navegación, el material patrimonial, el del Arma Aérea y el de las embarcaciones menores.

Hasta Galicia, el buque llegará con una dotación reducida, unas 220 personas en lugar de los 596 habituales, y una vez en el Arsenal de Ferrol, se llevará a cabo la segunda fase de desactivación, la que se conoce como período de desarme y valoración. Es en esta etapa cuan-

do se clasificarán los sistemas, equipos y materiales como «útiles» o «inútiles». Los primeros o se desmilitarizarán o conservarán en la cadena logística —en lo que se conoce como almacén único virtual— a la espera de su distribución a partir del próximo junio a otros buques que pudieran necesitarlos. Cuando concluya esta fase de distribución, comenzará el período de valoración y subasta de la plataforma para su enajenación.

UNA REVOLUCIÓN PARA LA ARMADA

Hasta la entrada en servicio del *Juan Carlos I*, el *Príncipe de Asturias* era la unidad de mayor porte con que había

contado la Armada a lo largo de su historia, con una notable superioridad en capacidad aérea de combate sobre sus homólogos de otras naciones. «España contaba, por fin, con una Flota aeronaval operativa adecuada a su entidad y situación geoestratégica», recuerda el contralmirante Alfonso de León García, primer comandante del buque.

Además de sus funciones como portaaviones, el barco tiene capacidad para actuar como buque de mando, está preparado para la conducción de misiones ofensivas en guerra de superficie, antisubmarina, antiaérea y anfibia. También puede operar como plataforma de



El Príncipe de Asturias ha sido la unidad de mayor porte de la Armada, hasta la reciente entrada en servicio del Juan Carlos I.

Mando de una Fuerza Táctica anfibia y de una Fuerza de Desembarco, en caso de que no estuvieran disponibles los buques de Asalto Anfibio que normalmente realizan estos cometidos.

Contar con un buque de estas capacidades siempre fue una de las aspiraciones de la Armada y su construcción representó toda una revolución en el desarrollo de este tipo de portaaviones de porte reducido. Además, la entrada en servicio del *Príncipe de Asturias* aumentó la operatividad y el prestigio de la Armada. Contar con él la convirtió en una de las pocas marinas del mundo que podía desplegar un grupo de combate aeronaval a disposición de organizaciones como la OTAN o la UE y garantizar, al mismo tiempo, cualquier operación de defensa nacional.

«Fue un gran aumento de autoestima y consideración dentro y fuera de nuestras fronteras», afirma el contralmirante de León. «La entrada en servicio del *Príncipe de Asturias* puso en marcha una gran actividad —añade su primer comandante— para modernizar y optimizar los recursos de personal y mantenimiento necesarios para atender las exigencias que precisaba».

Hasta su inmovilización en Rota, el portaaviones, junto con los buques anfibios *Castilla*, *Galicia* y *Juan Carlos I*, formaba el Grupo-2 de la Fuerza de Acción Naval de la Flota encargado de proporcionar a la Armada la capacidad de proyección sobre tierra. «Sin la más leve duda, España, por su potencial, historia y situación geoestratégica, debía disponer de una fuerza puramente aeronaval que la prestigiaba ante sus aliados y constituía un arma disuasoria fundamental ante sus adversarios», señala el contralmirante.

HISTORIA

El *Príncipe de Asturias* es el tercer portaaviones en la historia de la Armada tras los dos *Dédalo* —el portahidroaviones que participó en el desembarco de Alhucemas en 1925 y el portaaviones comprado a la *US Navy* en 1973 y que sería sustituido por el *Príncipe*—.



Desde el puente de mando del portaaviones *Príncipe de Asturias* se observan las maniobras

El portaaviones se construyó en Ferrol por la Empresa Nacional Bazán — hoy Navantia—, partiendo de un diseño inicial realizado en Estados Unidos llamado SCS (*Sea Control Ship*/Buque de Control Marítimo). Se trataba de un portaaviones pequeño pensado para escoltar convoyes en el océano Atlántico. La empresa española realizó numerosos cambios y mejoras sobre los planos originales, que no se ajustaban a las necesidades españolas.

Las novedades más significativas fueron, principalmente, la incorporación de un sistema de mando y control avanzado, y la mejora de las comunica-

ciones, contramedidas y el sistema de navegación por satélite. Otros cambios fueron la adopción de cuatro cañones *Meroka*, los dos pares de aletas estabilizadoras y la incorporación del *skijump*, la rampa de la cubierta que ofrece a los pilotos mayor seguridad en el despegue.

La orden de ejecución se dio a los astilleros el 29 de junio de 1977 y la colocación en grada del primer bloque prefabricado se realizó el 8 de octubre de 1979. La botadura se produjo el 22 de mayo de 1982, un año más tarde de lo previsto. El nombre se decidió una semana antes de su botadura y se habían barajado otros como *Carrero Blanco*, *Le-*

El Príncipe Felipe formó parte de la tripulación del portaaviones en 1989, durante su formación militar



...ras de despegue de un helicóptero SH-3D.



La Unidad Aérea Embarcada ha sido el principal medio ofensivo y defensivo del buque.

panto, España, Dédalo o Canarias. Entre la botadura y la entrega se produjo un incremento del coste, en parte por problemas laborales en la empresa de construcción, y también porque hubo nuevas exigencias navales y se tuvieron que modificar los sistemas del barco.

El portaaviones se entregó a la Armada el 30 de mayo de 1988 y pocos meses más tarde, en noviembre, viajó a Norfolk (EEUU) para realizar unas pruebas de calificación. El contralmirante Alfonso de León García destaca la robusta resistencia estructural del *Príncipe de Asturias*, «comparada con la de otros portaaviones más o menos similares, así como su excelente estabilidad de plataforma, su sobresaliente maniobrabilidad, su velocidad y su habitabilidad que supuso una mejora espectacular de nuestra Armada». El primer comandan-



El *Príncipe de Asturias* dispone de una rampa *skijump* de 12 grados de inclinación que facilita el despegue de los aviones *Harrier*. En su cubierta de vuelo también toman helicópteros de distintos tipos.

te también destaca el sistema de mando y control del *Príncipe* «y su condición de portaaviones puro, orgullo de nuestra Armada y admirado por los profesionales en la materia de todo el mundo».

Finalmente, el *Príncipe de Asturias* recibió la bandera de combate el 28 de mayo de 1989 en un acto celebrado en Barcelona con motivo del Día de las Fuerzas Armadas presidido por los Reyes. El capitán de navío Carlos Sánchez de Toca y Acebal, entonces comandante del buque, recibió la Enseña de manos de Doña Sofía quien destacó el profundo significado que tenía para ella que el barco llevara el nombre del título que ostentaba su hijo e invitó a la tripulación a ser «siempre fieles a esta Enseña que ahora será imagen de España por los mares del mundo, donde los españoles escribieron destacadas páginas».

MISIONES Y EJERCICIOS

A lo largo de sus 25 años de vida operativa, el *Príncipe de Asturias* ha participado en numerosas misiones y ejercicios. Su estreno a nivel internacional tuvo lugar en 1991, durante la guerra del Golfo. En aquella ocasión, el portaaviones for-

mó parte de un operativo naval junto a unidades estadounidenses, griegas, británicas, francesas, italianas y alemanas en las maniobras *Cadex 91/1* en el Mediterráneo central.

El dispositivo formaba parte de la operación *Southern Guard* puesta en

Su entrada en servicio aumentó la operatividad y el prestigio de la Armada

marcha por la OTAN para proteger la seguridad del tráfico marítimo, la libertad de navegación en el Mediterráneo y reforzar la capacidad de defensa aérea en la Región Suroriental de la Alianza. Era la respuesta internacional a las amenazas del entonces presidente de Irak, Sadam Hussein, de efectuar acciones hostiles en dicha zona.

En aquellas maniobras, en las que el portaaviones *Príncipe de Asturias* llevó como escoltas al destructor *Lángara* y a las fragatas *Reina Sofía*, *Baleares* y *Asturias*, se realizaron ejercicios de coordinación entre el apoyo aéreo basado en tierra y las fuerzas navales.

Tres años más tarde, del 10 al 21 de diciembre de 1994, ante el recrudecimiento de las acciones contra los contingentes de la ONU en Bosnia-Herzegovina, varias naciones de la OTAN enviaron fuerzas navales al mar Adriático para proteger a los cascos azules. España destacó el Grupo Naval Operativo 81-01 formado por el *Príncipe de Asturias*, las fragatas *Cataluña* y *Reina Sofía* y una Unidad Aérea Embarcada.

El portaaviones español también participó en los actos celebrados con motivo del II centenario de la batalla de Trafalgar. Fue en 2005 y, en un primer momento, se desplazó hasta Portsmouth, en el Reino Unido, para formar parte de una revista naval internacional en la que participaron 30 países.

Desde allí navegó hasta Cádiz donde, junto a franceses y británicos, realizaron una ofrenda floral en memoria

Juan Carlos I: más grande, versátil y avanzado

El Buque de Proyección Estratégica (LHD) *Juan Carlos I*, el mayor navío de guerra construido en España y la unidad más grande con la que ha contado la Flota española a lo largo de su historia ha asumido las funciones que tenía encomendadas el portaaviones *Príncipe de Asturias*. También como él se construyó en Ferrol y tiene su estacionamiento en la base naval de Rota, donde llegó el 24 de octubre de 2010, días después de que la Armada le diera de alta en su lista oficial de buques.

Su compra respondió a la necesidad de contar con un buque polivalente y, así, se ideó y construyó con las técnicas de construcción modular más avanzadas, es decir, por bloques que posteriormente eran ensamblados en la grada número tres del astillero de Navantia.

El resultado fue un buque que aún las capacidades de cuatro. Es capaz de transportar una fuerza de Infantería de Marina para realizar un desembarco y así apoyar las operaciones en tierra; está capacitado para proyectar la fuerza de cualquier ejército a un teatro de operaciones y también puede utilizarse para operaciones no bélicas como apoyo humanitario, evacuación de personal de zonas de crisis o como buque-hospital en áreas afectadas por catástrofes. El *Juan Carlos I*, además, puede transportar y operar hasta 30 ae-



ORP Flota

El Buque de Proyección Estratégica *Juan Carlos I* navega junto al portaaviones *Príncipe de Asturias* escoltados por tres fragatas de la clase *Santa María*.

ronaves entre helicópteros medios y pesados para operaciones anfibas o entre diez y doce aviones *F35B* o *AV-8B+* y un número similar de helicópteros medios cuando actúe como portaaviones, función en la que a partir de ahora, sustituye al *Príncipe*.

El LHD no dispone de vehículos propios para la proyección a tierra —los que embarcan son de Infantería de Marina— ni tampoco de misiles —a diferencia de las fragatas—. Pero cuenta con armamento para defensa de punto, suficiente para repeler cualquier amenaza imprevista.

PROPULSIÓN MIXTA

El *Juan Carlos I* desplaza 26.000 toneladas, tiene una eslora de 231 metros y una manga de 32. En este buque destaca su elevado grado de automatización y su propulsión mixta, del tipo CODLAG (combinada diesel-eléctrica y turbina de gas), con dos motores y una turbina que generan energía eléctrica para alimentar dos *Pods* que actúan como propulsores y reemplazan a la clásica pala de timón y que están situados en popa.

El buque también cuenta con radares tridimensionales

LANZA-N, de exploración aérea, ARIES, de vigilancia de superficie y control de helicópteros, y PAR, de aproximación. Su equipación se completa con equipos de guerra electrónica REGULUS y RIGEL y el sistema de combate SCOMBA que procesa los datos de los sensores.

En la construcción del buque se han utilizado los más avanzados estándares de habitabilidad para su dotación de 261 personas. Es el primero de la Armada que cuenta con una red informática multiservicio en la que se integran los servicios de esparcimiento.

de los contendientes en esa batalla en la que había participado otro *Príncipe de Asturias*: un navío de tres puentes y 112 cañones construido en La Habana (Cuba) en 1794 con cuyo nombre se quiso honrar al primogénito del rey Carlos IV, el futuro Fernando VII.

Un año más tarde, del 6 de febrero al 30 de marzo de 2006, el *Príncipe de Astu-*

rias participó en el ejercicio *Galiber* en aguas del Atlántico y en el Mediterráneo occidental. Era el buque de mando y en las maniobras participaron unidades navales de las marinas española y francesa —entre ellas se encontraba el portaaviones *Charles de Gaulle*—, de la OTAN (SNMG-2) y de las Fuerzas Armadas de Italia, Grecia y Turquía.

Más recientemente, en junio de 2008, el portaaviones, junto con el buque de asalto anfibio *Castilla*, realizó una visita a Lisboa tras haber participado, junto a otros 35 buques de la Alianza Atlántica, en las maniobras *Loyal Mariner 08* cuyo propósito era certificar a las fuerzas marítimas que forman parte de la Fuerza de Respues-

Capitán de navío Alfredo Rodríguez Fariñas, comandante del portaaviones *Príncipe de Asturias*

«Con este buque, la Armada ha contribuido al incremento de la seguridad colectiva»

Ferrol, la ciudad coruñesa que vio nacer al portaaviones *Príncipe de Asturias*, se prepara para recibirle, acogerle y prepararle para el adiós definitivo de la lista oficial de buques de la Armada. Y la casualidad ha querido que también sea ferrolano quien se encargue de llevarle hasta allí desde Rota. Es el capitán de navío Alfredo Rodríguez Fariñas, el último comandante de «un buque emblemático», como él prefiere calificarlo, a cuyo mando ha estado desde septiembre de 2011.

Reconoce que la misión encomendada le deja «cierto sabor agridulce» pero asegura que la llevará a cabo con la misma decisión e intensidad de su primera travesía y olvidándose de que serán las últimas millas náuticas que navegue a bordo del *Príncipe*. Porque, puntualiza, «las Reales Ordenanzas nos recuerdan que debemos acometer nuestro quehacer diario con igual puntualidad y desvelo que si fuera al frente del enemigo».

—¿Cómo afronta el último viaje del buque?

—Si le digo que con ilusión, es cierto, porque me permitirá disfrutar, junto a mis oficiales y la dotación, de unas singladuras, quizás las últimas, en el único portaaviones que tiene España. Hasta que lleguemos a Ferrol, nos seguiremos adiestrando y seguirá siendo, como siempre, una unidad eficaz y eficiente, capaz de operar aviones y helicópteros de día y de noche, en condiciones meteorológicas favorables y cuando no lo son. Este ha sido el cometido de las sucesivas tripulaciones: explotar las capacidades que el binomio barco-unidad aérea embarcada aportan a una Fuerza Naval en la mar.

También es una situación que me produce tristeza. Pero, si me deja «robarle» un verso a Calderón, debo decirle que «en buena o mala fortuna» este día llega, en algún momento, a todos y cada uno de los barcos la Armada.

—¿Qué actividad se desarrollará a bordo del *Príncipe* durante la última travesía?

—La dotación que hoy tengo el privilegio de mandar, pasará destinada, en breve, a otras



ORP/Flora

unidades y, cuando ocurra, debe hacerlo con todo el adiestramiento que pueda darle. En el tránsito al arsenal que nos vio nacer, no dejaremos de hacer ejercicios para mantener el adecuado nivel de adiestramiento.

—¿Cuál será su misión una vez que el buque arribe a Ferrol?

—Aún no siendo un plato de gusto, por emplear una expresión coloquial, debo velar porque el desmantelamiento se realice con la mayor economía y el mejor aprovechamiento de los recursos (equipos, sistemas, pertrechos) que hoy conforman el *Príncipe*. Permítame que aproveche para agradecer la lealtad y colaboración de la dotación y de nuestro arsenal de apoyo. Sin su ayuda pronta y eficaz no seríamos capaces de llevar a buen puerto esta tarea.

—¿Qué supone para un oficial de la Armada despedir al que ha sido buque insignia durante tantos años?

—Permítame decir que buques insignia, en la Armada, son todos y cada uno en donde una autoridad la arbore. Por ello prefiero, como dice

El capitán de navío Alfredo Rodríguez Fariñas es el encargado de comandar el último viaje del *Príncipe de Asturias* dese su base en Rota hasta Ferrol.

«La Armada es una de las cinco del mundo que pueden operar aviones en y desde la mar»

uno de mis predecesores, hablar de *buque emblemático*; lo fue en el momento de su concepción, se materializó con su entrada en servicio, hace algo más de 24 años y, así se ha mostrado en sus años de servicio.

Una estrofa de una canción que no hace mucho escuché decía «no es más grande quien más ocupa sino quien más vacío deja cuando se va». Le aseguro que el que queda en mi ánimo y en mi corazón es mucho, el *Príncipe de Asturias* ha sido un catalizador de capacidades, un elemento valioso que, desde 1988, ha mantenido a la Armada entre las cinco mundiales capaces de operar aviones en y desde la mar.

—¿Qué destacaría de este buque en el plano operativo?

—Su versatilidad, el potencial y el valor añadido que proporciona a las operaciones navales y al control del mar allá donde se desarrollen.

—¿Y en cuanto a su dotación?

—En el ámbito humano, ha sido una gran escuela, porque a bordo convivimos cerca de 600 personas, y superamos las 800 al embarcar la Unidad Aérea. Es la unidad a flote con mayor dotación, más de dos veces que la siguiente. Pero la cortesía, la tolerancia, el respeto a los demás, los afanes de superación y sacrificio, el amor por las cosas bien hechas, son valores comunes a las unidades de la Armada.

—¿Qué ha supuesto para la Armada contar con este buque?

—Entre otras cosas, pertenecer a la exclusiva elite de marinas capaces de operar portaaviones, lo que supone retos y esfuerzos en todos los ámbitos. Por un lado de personal, ya que es necesario contar con un número suficiente y con la adecuada preparación de oficiales, suboficiales y personal de marinería y tropa que permita operar minimizando riesgos en una profesión que los tiene de manera inherente.

También ha supuesto un esfuerzo desde el punto de vista operativo, logístico y de material, ya que operar una unidad de esta entidad supone un reto a la economía, a los recursos disponibles, a la búsqueda de la eficacia y a la consecución de la eficiencia.

—¿Y en el ámbito táctico?

—Contar con un portaaviones ha permitido a la Armada desarrollar su propia doctrina para el empleo de aviación embarcada y contribuir al incremento de la seguridad colectiva y la defensa compartida en el marco estratégico de las organizaciones internacionales a las pertenece España.

ta de la Alianza Atlántica mediante el adiestramiento conjunto en un escenario ficticio de crisis internacional.

AVIONES Y HELICÓPTEROS

Con 195,9 metros de eslora, 24,3 de manga de casco, 32 de manga máxima y 9,4 metros de calado, el *Príncipe de Asturias* desplaza 17.400 toneladas. Su cubierta de vuelo tiene unas dimensiones de 175,3x29 metros y cuenta con una rampa *skijump* de 12 grados de inclinación que permite disminuir la carrera de despegue de los aviones y aumentar la carga de combate de éstos en el despegue. Dispone, además, de un hangar de 109x22 y dos ascensores.

El buque puede embarcar un máximo de 29 aeronaves. Esta Unidad Aérea Embarcada ha sido el principal medio ofensivo y defensivo del buque, que variaba su composición dependiendo de la misión que se le encomendara. Estaba formada por aviones de despegue vertical *AV-8B* plus *Harrier* y helicópteros *SH-5D*, *SHW* y *AB-212*.

Los citados aviones *Harrier*, que ahora podrán operar en el *Juan Carlos I*, proporcionan la superioridad aérea en la mar y sobre tierra necesarias para proyectar el poder naval.

Las misiones de los helicópteros *SH-5D* y *AB212* son el transporte de los infantes de Marina durante las operaciones de desembarco, la realización de vuelos logísticos y misiones de salvamento y rescate tanto en mar como sobre tierra. Los *SHW*, por su parte, cuentan con un radar de alerta temprana *Search-Water* que les permite ampliar el área de control de la fuerza naval en la que se integra.

Una de las principales características del buque es su sistema de propulsión *COGAG (Combined Gas and Gas)* proporcionado por dos turbinas de gas *LM2500* de procedencia norteamericana que, aunque tienen origen aeronáutico, están adaptadas para ser utilizadas por barcos. La velocidad máxima sostenida que alcanza el *Príncipe de Asturias* es de 26 nudos y su autonomía de 6.500 millas náuticas a una velocidad de crucero de 20 nudos. Cuenta además con dos motores eléctricos auxiliares de 1.600 CV y cinco nudos de velocidad máxima. Son de tipo retráctil y disponen de 360° de giro para facilitar las maniobras.

Aunque los aviones han sido su principal sistema de defensa, el *Príncipe de Asturias* disponía de cuatro montajes multitubo *Meroka* para la defensa antimisil que están situados uno a cada banda al inicio del *skijump* y dos a popa. Cada montaje consta de 12 tubos *Oerlikon* de 20 mm. con una cadencia de tiro de 9.000 disparos por minuto.

En el diseño del *Príncipe de Asturias* se dio especial importancia a su grado de habitabilidad, por lo que contaba con locales dedicados a sanitarios y espacios generales de uso común. Como ejemplo, no había ningún módulo de habitabili-



Hélène Cricquet

Un avión AV-8B plus Harrier se dispone a aterrizar en la cubierta del portaaviones.

dad superior a seis hombres y todos disponían de aire acondicionado y luz de punto individual. También contaba con dos sollados especialmente dedicados al personal femenino, 16 salas de estar, cuatro cámaras, comedores, cocinas, lavandería y panadería.

Además, para cubrir las necesidades sanitarias del personal, el portaaviones tenía una enfermería con capacidad para 13 camas, un quirófano, sala de curas y rayos X, gabinete odontológico, farmacia y laboratorio bacteriológico.

Elena Tarilonte
Fotos: Pepe Díaz