



# LAS ALAS DEL COLOSO

El *LHD Juan Carlos I*, el buque más grande y moderno de la Armada, pone a punto su capacidad aeronaval y anfibia

**E**L *Osprey* surgió bajo un techo de nubes de 2.500 pies sobre el Golfo de Cádiz haciendo honor a su nombre, como un *águila pescadora*, para caer sobre la *ballena gris* más grande que jamás haya tenido la Armada española: el *LHD Juan Carlos I*. El avión describió primero una elipse sobre su objetivo, de popa a proa, de estribor a babor, ajustando su velocidad y rumbo a los del navío español que, el pasado

18 de junio, navegaba aproado al viento de sudoeste, 20 millas mar adentro, frente a la base aeronaval de Rota. La maniobra de aproximación fue seguida atentamente por un grupo de más de 80 alumnos de la Escuela Naval Militar de Marín apostados en la toldilla del *cetáceo* metálico de 202 metros de eslora y 32 de manga y 26.000 toneladas de peso. Móvil y cámara en mano, las damas y caballeros alumnos de 1º y 2º curso y los guardiamarinas de 5º, aguardaron impa-

cientes a que el aparato frenara en seco en el aire y cambiara su configuración de avión turbohélice por la de helicóptero.

El aeronave tomó suavemente sobre la cubierta de vuelo con un ligero balanceo, como lo haría un *AV-8B Harrier*. Sin embargo, aquella *pluma* de rotores basculantes pesaba casi 20.000 kilos. Por primera vez en la historia de la Armada española un avión de transporte *MV-22B Osprey* del Cuerpo de Marines de Estados Unidos aterriza en uno de sus barcos.



Un *Osprey* estadounidense toma por primera vez, el pasado 18 de junio, en la cubierta de vuelo del LHD *Juan Carlos I*. A la derecha, un *Harrier* de la Novena Escuadrilla de Aeronaves despegando del buque.



«Ha sido un hito histórico», exclamó el guardiamarina Gonzalo Vallespín describiendo el sentimiento colectivo del personal de a bordo —casi 500 hombres y mujeres— mientras posaba para el recuerdo con el *Osprey* a la espalda en la cubierta exterior contigua al denominado Primario de Vuelo, la torre de control del barco. A pie de pista, tocado con el casco de cubierta y el chaleco blanco de seguridad, su comandante, el capitán de navío Antonio Piñeiro, expresaba su

satisfacción por el éxito de la maniobra que corroboraba la capacidad del buque para interoperar con otras Fuerzas Armadas aliadas. «Con el aterrizaje del *Osprey* —destacaba— hemos finalizado la primera fase de certificación de vuelo de aeronaves a bordo del *Juan Carlos I*».

Por este proceso han pasado también los helicópteros de ataque Tigre y de transporte medio *Cougar* y pesado *Chinook* de las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra (FAMET) y los *Su-*

*perpuma* del Ejército del Aire. Al mismo tiempo que se producía la *navalización* de estos medios, se adiestraban en operaciones aéreas los pilotos y el personal de apoyo de los *AV-8 Harrier* y de los helicópteros *H-5 SeaKing* y *AB-212* de la Armada, muchos de ellos acostumbrados a tomar y despegar en el ya dado de baja portaaeronaves *Príncipe de Asturias*. El *Juan Carlos I* apura los días de mar para «comenzar a trabajar y desplegar en una operación real o en un ejercicio de la



El hangar del buque está preparado para aco

Alianza», destaca el capitán de navío Piñeiro. La primera gran prueba de fuego para el buque tendrá lugar el próximo mes de octubre durante el ejercicio aeronaval de la OTAN *Noble Mariner* donde tendrá la oportunidad de demostrar a nivel multinacional las dimensiones operativas para las que ha sido construido.

La entrada en servicio del LHD *Juan Carlos I* ha venido a potenciar las posibilidades tácticas que ofrecía el *Príncipe de Asturias*, no solo por el número de aeronaves embarcadas, hasta ahora solo de la Armada, sino porque, por primera vez también en su historia, será posible la interoperabilidad a bordo de un buque de guerra español de aviones y helicópteros de los tres Ejércitos e, incluso, de otros países aliados, como los *Osprey* estadounidenses.

Esta novedad permite también ampliar las expectativas estratégicas de las Fuerzas Armadas al disponer de un buque capaz de proyectar unidades



una operación de ayuda humanitaria, solo helicópteros...»

La superficie de la cubierta de vuelo supera los 5.400 metros cuadrados, dimensiones que permiten la toma o el despegue simultáneo de seis helicópteros medios —a los que en un futuro podrían sumarse los *NH-90*— y de otros cuatro pesados tipo *Chinook*.

### CAPACIDAD DE CARGA

A popa de la pista, donde toman los aviones como el *Osprey*, se encuentra el elevador utilizado para introducir las aeronaves en el hangar, un espacio interior diáfano que al fondo hace las veces de garaje de vehículos ligeros. En dicho hangar fue estibada el pasado 18 de junio la aeronave de transporte de los Estados Unidos con sus alas alineadas hacia atrás sobre el fuselaje y las palas de los rotores recogidas adoptando una figura compacta como si de una gigantesca araña boca arriba se tratase.

Con las alas plegadas pueden *trincarse* en el hangar y en el área habilitada como garaje hasta diez *Chinook* o 30 helicópteros de tipo medio. También una combinación de doce de estos últimos aparatos y once *AV-8B Harrier* o bien 19 de estos cazas exclusivamente.

Los *Harrier* han ampliado su vida operativa hasta el año 2025, momento en el que podrían ser sustituidos por los estadounidenses *F-35B Joint Strike Fighter (JSF)*. De hecho, «el *Juan Carlos I* se construyó para que pudiera tomar el *JSF*», afirma el capitán de navío Antonio Piñeiro. Su cubierta de vuelo presenta a popa, en la parte de babor, una inclinación de 12 grados —idéntica a la del portaaviones *Príncipe de Asturias*— denominada *skyjump*, diseñada para el lanzamiento de los aviones de despegue corto (*Short Takeoff*), como los *Harrier* y los *F-35B*.

«Existen mil millones de combinaciones para distribuir y estibar vehículos de ruedas o de cadenas, embarcaciones, aeronaves y contenedores en el interior del barco», dice el jefe de Control del Buque, capitán de corbeta Miguel Bravo. «La operación puede convertirse en

de cualquier Ejército a un teatro de operaciones, manteniendo su perfil de portaaviones y anfibio —su principal rol— para el transporte de una fuerza de desembarco de Infantería de Marina de hasta casi 1.000 componentes.

Además, en su condición de buque multipropósito, el *Juan Carlos I* ofrece en una sola plataforma algunas de las capacidades de las que por separado disponen otros barcos de la Flota, por ejemplo, los de la clase *Galicia* en su dimensión no solo anfibia, sino también de buque hospital y para operaciones de ayuda humanitaria o de evacuación de personal civil no combatiente.

«Asumí el mando hace dos años en plena fase de certificación de la plataforma», explica el capitán de navío Piñeiro.

«Entonces prácticamente no funcionaba ningún sistema de ayudas para la toma, el radar de aproximación estaba en pruebas...» Hoy solo queda por concluir la puesta a punto de las luces de la cubierta de vuelo que, previsiblemente, estarán totalmente operativas en septiembre. A partir de ese mes, el buque insignia de la Armada podrá alcanzar el nivel 1 de certificación para operar con aeronaves de día y de noche en condiciones instrumentales.

«La configuración aérea depende de la misión», afirma el jefe de Vuelo, capitán de corbeta David Juárez. «El buque tiene capacidad para transportar y operar con hasta 30 aeronaves», añade. «Si es un rol anfibio utilizaríamos más helicópteros que aviones. Si se trata de

*El LHD es capaz de proyectar una fuerza, ya sea anfibia o terrestre, a cualquier teatro de operaciones*



Un equipo contra incendios se mantiene en alerta siempre que hay maniobras de despegue y aterrizaje en cubierta.

un auténtico «tetris» para los contra-maestres del *Juan Carlos I*. A finales del pasado mes de junio estos especialistas consiguieron colocar en el interior de las cubiertas de carga del buque alrededor de 100 vehículos *Hummer* en diferentes configuraciones, de asalto anfibio *AAV* y de combate de infantería *Piraña*, así como camiones con diverso material, obuses autopropulsados, entre otros medios, que posteriormente fueron desembarcados en la playa de El Retín (Cádiz) donde tuvo lugar el ejercicio *Marfíbet 14*.

La cubierta de vehículos pesados está preparada para acoger hasta 46 carros de combate *Leopard*. Los primeros en embarcar han sido los del Regimiento de Artillería de Costa número 4. A popa de este garaje se encuentra un dique inundable de más de 69 metros de eslora y 16 de manga, suficientes para lanzar simultáneamente cuatro embarcaciones de desembarco *LCM 1E* y cuatro *Supercat*.

«El barco ha ido creciendo en capacidad de carga», destaca el comandante del buque, pero no solo de material, también de personal. El *Juan Carlos I* podría convertirse en una ciudad flotante para casi 1.500 personas. «Gentes muy variopintas», dice su comandante al referirse a la procedencia diversa de los casi 300 componentes de la dotación, los más de 900 de la Fuerza de Desembarco, los 122 de la Unidad Aérea Embarcada, los alrededor de 25 del Grupo Naval de Playa y las 100

*El buque puede convertirse en una ciudad flotante para casi 1.500 personas*

personas que, como buque de mando, integrarían su Estado Mayor.

«Elegí este barco por las operaciones de vuelo, por sus condiciones de habitabilidad y porque es nuevo». Al guardiamarina Gonzalo Vallespín —uno de los cuatro alumnos de 5º curso de la Escuela Naval Militar de Marín que han elegido el *Juan Carlos I* para realizar las prácticas de fin de carrera— sus familiares y amigos le aconsejaron de manera insistente que optara mejor por embarcarse en una de las modernas fragatas de la Flota.

No tuvo en cuenta la sugerencia porque a bordo del LHD «puedes ver todas las guerras y conocer la táctica naval como en una *F-100*, aunque carezca de cañones y misiles», dice este futuro oficial de la Armada pensando, tal vez, que este buque sea su primer destino de mar cuando reciba el despacho de alférez de navío. A mediados de este mes de julio, lo sabrá.

J.L. Expósito  
Fotos: Pepe Díaz