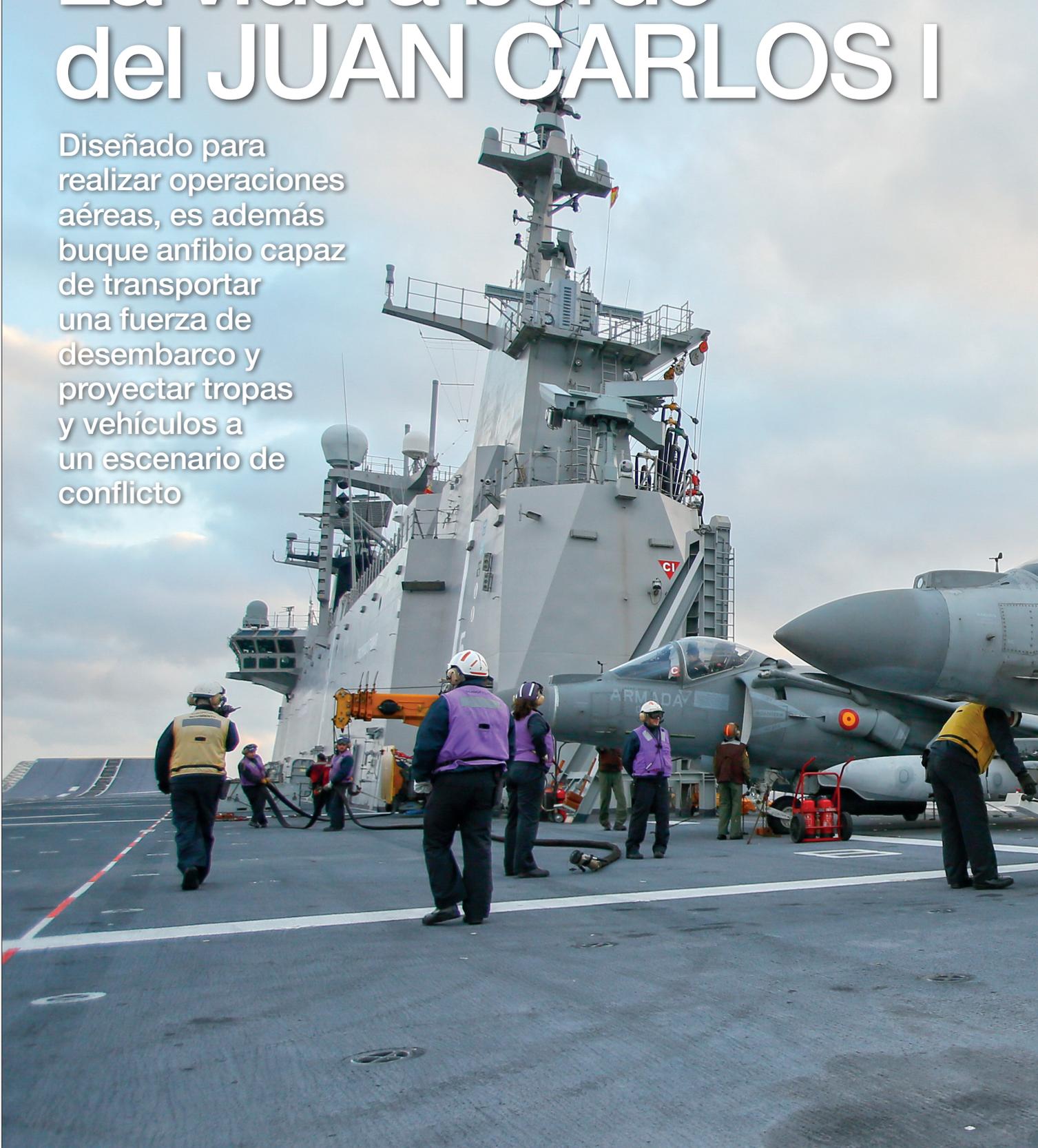


# La vida a bordo del JUAN CARLOS I

Diseñado para realizar operaciones aéreas, es además buque anfibio capaz de transportar una fuerza de desembarco y proyectar tropas y vehículos a un escenario de conflicto



**A**LARMA aérea amarilla, establecer configuración de navegación bajo amenaza de misil!». El aviso por megafonía del teniente de navío Juan C. Bellas, responsable de seguridad interior, pone en alerta máxima a los 271 componentes de la dotación del LHD *Juan Carlos I*. «Avante toda» es la orden tajante de su comandante, el capitán de navío Francisco José Asensi, en el puente de gobierno, los ojos y oídos del barco. Restan poco más de diez minutos para el impacto y el portaaviones comienza a virar en un intento de minimizar el efecto del misil simulado por un avión de combate *AV-8 Plus Harrier*. Dos cubiertas por debajo, en el Centro de Información y Combate (CIC), el cerebro táctico del buque, el teniente de navío Sergio Amaya, oficial de guerra electrónica, activa las contramedidas para desviar la trayectoria de la aeronave.

La alarma también sorprende navegando a los miembros del Estado Mayor del Grupo de Acción Naval 2, unidad en la que se encuadra el buque insignia de la Flota, con su jefe al frente, el contralmirante Ricardo A. Hernández, y a los componentes de la Unidad Aérea Embarcada (UNAEM) con sus seis aviones de combate *Harrier* de la 9ª Escuadrilla de Aeronaves y cinco

helicópteros *Sea King* de la 5ª, trincados en la cubierta de vuelo y el hangar.

La tranquila navegación desde Rota en demanda del Estrecho de Gibraltar se altera a la altura del cabo de Gata, 20 millas mar adentro, como consecuencia del ataque. Son situaciones en las que se pone de manifiesto la gran operatividad de este buque de guerra, «el más grande construido en España para su Armada», dice Asensi con orgullo, cuando por megafonía se escuchan atronadoras tres palabras: «¡Zafarrancho de combate!».

Lejos de desatarse el caos, todo el personal de a bordo, sin excepción, alcanza con orden y rapidez los puestos que deben ocupar por especialidad y destino para, en caso de que el impacto del misil provoque emergencias como incendios e inundaciones —las más graves— apoyar a las brigadas de reparaciones encargadas de solventarlas. Son los denominados trozos de seguridad interior que recuerdan al cuerpo de bomberos. De los cinco disponibles en el *Juan Carlos I*, cuatro se encuentran permanentemente activados las 24 horas del día, los de Control de Buque, Máquinas, Aprovisionamiento y Vuelo.

A estas contingencias y a otras muchas simuladas se enfrentó el personal embarcado a mediados del pasado mes de diciembre en el





Un helicóptero Sea King de la 5ª Escuadrilla de Aeronaves se aproxima a la cubierta de vuelo siguiendo las indicaciones del director de toma.

LHD *Juan Carlos I* durante su última singladura de 2018, para participar en un ejercicio del Mando de Defensa y Operaciones Aéreas.

### ADIESTRAMIENTO

Los zafarranchos de combate forman parte del día a día de los buques de la Armada. En el portaaviones su puesta en práctica responde a un lema que hace suyo el capitán de navío Asensi: «planea lo peor y espera lo mejor». Estos ejercicios son el complemento de otras actividades propias del buque insignia de la Armada, cuya capacidad principal es «la proyección del poder naval sobre tierra», como destaca el contralmirante Ricardo A. Hernández. El jefe del Grupo de Acción Naval 2 explica que ese potencial se basa «en el empleo del vector aéreo —los aviones y helicópteros— y el anfibio, la Infantería de Marina, preparada para tomar un muelle o una playa en orden de combate enfrentándose a un adversario».

El contralmirante Hernández es el único oficial de la Armada permanentemente embarcado, en la mar o en puerto, lo que convierte al *Juan Carlos I* en su buque de mando, el cuartel general de su Estado

Mayor. «Es un barco único en su clase», le gusta decir al capitán de navío Asensi, para señalar las posibilidades de esta plataforma que puede configurarse también como buque de proyección estratégica, ayuda humanitaria y hospital.

En alta mar el tránsito de la noche al día viene delimitado por el toque de diana, fijado siempre a las 7:00 de la mañana. La hora del ocaso, variable según la época del año, se anuncia por megafonía en torno a las seis de la tarde en invierno. Para su tripulación el dicho «quien temprano se acuesta, temprano se levanta» es un mero formalismo. Sus verdaderas referencias temporales navegando son las horas de inicio y relevo de las guardias. Lo resume el capitán de navío Asensi: «A bordo de un buque de guerra mantener una serie de servicios las 24 horas durante siete días obliga a trabajar por turnos».

El buque insignia de la Armada alcanza su plena operatividad navegando a dos vigilancias o guardias de seis horas que cubren la mayoría de los miembros de la dotación divididos en dos grupos. El resto del tiempo, otros dos turnos de seis horas hasta entrar de nuevo de vigilancia, se dedican a dormir, descansar

o trabajar en los destinos orgánicos que ocupan en los servicios de control de buque, operaciones, energía y propulsión, aprovisionamiento, sanidad y vuelo.

En todas estas áreas la mayoría de los miembros de la dotación desempeñan varias funciones. Por ejemplo, el teniente de navío Bellas tiene, entre otros cargos, los de oficial de Seguridad Interior, de Guerra Nuclear, Biológica y Química y, cuando entra de vigilancia, de Guardia en puente. También es la voz del zafarrancho de combate.

En el buque insignia de la Armada la ejecución de estos ejercicios afecta por igual a todo el personal embarcado, desde el contralmirante Hernández o el capitán de navío Solís al marinero escribiente Carrizosa, que trabaja en las profundidades del buque por debajo de su línea de flotación recorriendo los pañoles donde se almacenan los productos de limpieza y los repuestos. O la cabo primero de aprovisionamiento Roldán, la única persona de la dotación con el sueño cambiado porque comienza a hacer el pan a las seis de la mañana y termina a las cinco de la tarde, en ocasiones para 1.200 personas utilizando 200 kilos de harina. O el subteniente de maniobra y navegación «Don Ángel»



El marino Carrizosa en el pañol de repuestos, ubicado en la cubierta seis, la más baja transitable.



Detalle de la cocina a pleno rendimiento minutos antes de servir la cena para más de 400 personas.



Un marino iza diferentes banderas sobre la toldilla que avisan de la situación de peligro a bordo.



Los controladores de tráfico aéreo y de aproximación trabajan en una dependencia contigua al primario de vuelo, coordinados con el personal de la torre de control.



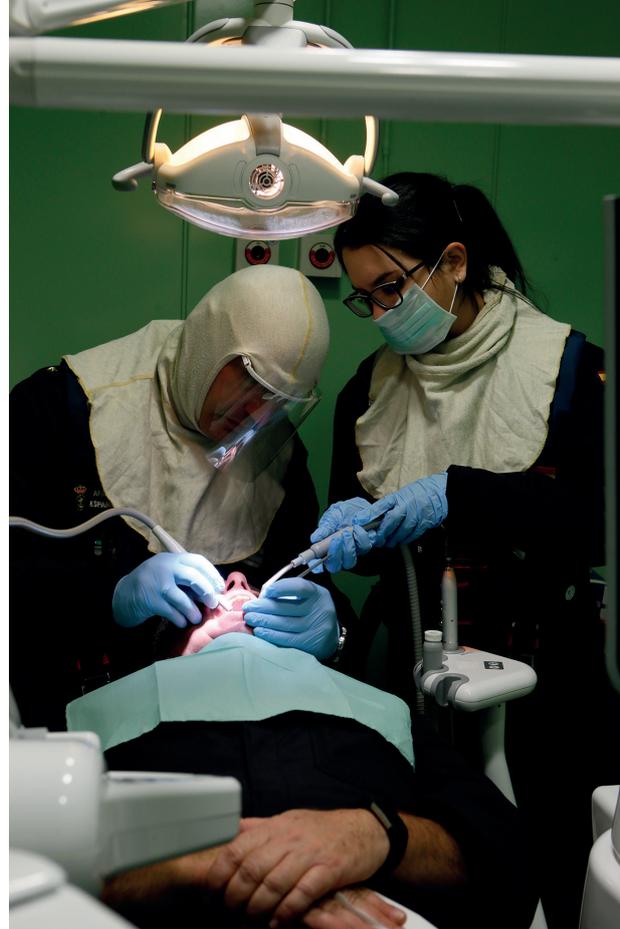
El buque insignia de la Flota navega por aguas del océano Atlántico con dos helicópteros Sea King tras abandonar la base aeronaval de Rota (Cádiz).



El contralmirante Hernández y su Estado Mayor mantienen una reunión de trabajo dedicada a la preparación y adiestramiento del Grupo de Acción Naval 2.



Un Harrier supera la rampa de despegue o *ski jump* rumbo al polígono de tiro de Bardenas Reales (Navarra) para participar en un ejercicio de combate aire-superficie.



Un dentista reservista, acompañado por una cabo sanitaria de dotación, realiza una limpieza de boca.

*El buque realizó su primera misión de proyección estratégica en 2018, en apoyo a la operación en Irak*



Marineros de nuevo embarque realizan prácticas con la ametralladora MG 12/70 desde la popa del barco.



Vista del puente de gobierno. La oficial ayudante de derrota (izqda.) coordina la labor del personal de maniobra y navegación.

Martínez, coordinador del personal del servicio de vuelo durante las operaciones aéreas, cuyos componentes se distinguen, en los 5.440 metros cuadrados de cubierta, por sus chalecos de colores. O el brigada Cristóbal Díaz, suboficial de máquinas que opera en la Cámara de Control Central, quien se congratula de navegar en el único buque de la Armada que tiene un sistema de propulsión eléctrica y un sistema de control de plataforma totalmente informatizado que puede monitorizar más de 50.000 señales en tiempo real.

### PARÉNTESIS EN LAS ACTIVIDADES

Mientras dura el zafarrancho de combate, en el *Juan Carlos I* se interrumpen las actividades cotidianas, por ejemplo, las consultas ambulatorias que de nueve a doce de la mañana y de cinco a seis de la tarde en las que se atiende al personal franco de servicio. «Mareos, gastroenteritis y trau-

matismos son las principales patologías que atendemos los tres enfermeros de dotación del barco», dice uno de ellos, el teniente sanitario Jorge Ballesteros.

En la base de la «isla», junto a la cubierta de vuelo, se suspenden los *briefing* del controlador de tránsito aéreo, el meteorólogo y el oficial de operaciones aéreas con los pilotos de la 9ª y la 5ª escuadrilla que tienen lugar un par de horas antes del despegue de los *Cobra* y una hora y media del de los *Morva* (como se conoce a los *Harrier* y los *Sea King*, respectivamente).

También se anulan los encuentros en la bodega de carga principal, en la misma línea de flotación del buque, con los miembros del Grupo Naval de Playa, encargados de operar las cuatro lanchas de desembarco *LCM* que puede lanzar el buque desde sus diques. Asimismo, el personal del Estado Mayor del Grupo de Acción Naval 2 abando-

na sus reuniones de trabajo dedicadas a la preparación y el adiestramiento del propio *Juan Carlos I*, los buques anfibios *Castilla* y *Galicia* y el ya citado Grupo Naval de Playa.

El segundo de a bordo, el capitán de fragata Emilio Aceña, es quien coordina la labor de equipo de los técnicos y especialistas de la dotación. Además, ejerce de jefe de personal y se ocupa de que las unidades externas al buque se adapten a la vida en alta mar, por ejemplo, la UNAEM, el Estado Mayor de la Fuerza de Acción Naval 2 o la Fuerza de Desembarco. En su opinión, «este buque es el más exigente de la Flota, no solo por ser el más grande, también porque es el más completo y polivalente». En este sentido, destaca las diferencias con el anterior buque insignia de la Armada, el *Príncipe de Asturias*, en el que también estuvo antes destinado: «Aportaba la capacidad



Un *Cobra* de la 9ª Escuadrilla accede desde el hangar a la pista de despegue trincado sobre el elevador de aeronaves ubicado en popa.

aérea, mientras que su sucesor es, además, buque anfibio, de mando, de proyección estratégica y hospital». El *Juan Carlos I* «es una plataforma increíble y muy versátil», ratifica su comandante. Una «ciudad flotante», añade, de 231 metros de eslora, 32 de manga, 58 de guinda (la parte más alta de la estructura del barco), 7,1 de calado y más 27.000 toneladas de desplazamiento.

El único barco híbrido de la Armada, capaz de generar suficiente electricidad para iluminar hasta 10.000 hogares, puede acoger a 1.435 personas alojadas en 1.387 camarotes, operar en configuración de base aérea (no solo con todas las aeronaves de ala fija y rotatoria de la Armada, sino también con los helicópteros *Chinook* y *Tigre* del Ejército del Tierra, los *Cougar* y *Superpuma* del Ejército del Aire y los *MV-22B Osprey* americanos) o como ferri, al trincar en su hangar y garaje de carga todo tipo de vehículos militares, incluidos carros de combate.

Esta «colmena» es gestionada por cerca de trescientos «obreros especializados», como define el capitán de navío Asensi a los miembros de la dotación, que trabajan en un «enjambre» de pañoles, oficinas,

talleres, cámaras, sollados, lavanderías, comedores, cocinas, panadería, gimnasio, instalaciones sanitarias, garajes, ascensores de carga y de personal, salas de máquinas y un largo etcétera distribuido de manera funcional a lo largo de las once cubiertas que pueden recorrerse a pie.

#### BALANCE

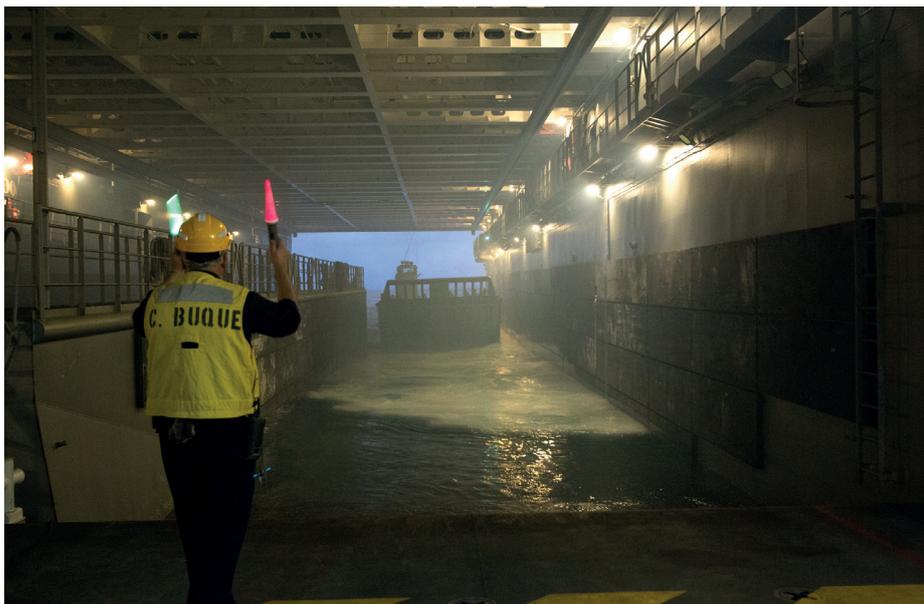
La última singladura de 2018 ha cerrado un año muy intenso para la dotación del portaaviones español. «El buque se ha certificado en los cometidos más exigentes para los que fue concebido», explica el capitán de navío Asensi. Entre otras misiones, desplegó por primera vez en una operación internacional para el traslado de los helicópteros de la Agrupación *Toro* a Irak. «Una proyección estratégica en toda regla», añade de más de 13.000 millas náuticas y 57 días de duración entre los meses de mayo y junio rumbo a Kuwait donde desembarcaron los tres helicópteros de transporte pesado *Chinook* y los dos *Cougar* del Ejército de Tierra que participan en la operación *Inherent Resolve* de la coalición internacional contra el *Daesh*.

En noviembre el *Juan Carlos I* participó en los ejercicios anfibios y aeronavales *Gruflex*, los más importantes de la Armada, y a principios de diciembre recibió a bordo a medio centenar de nuevos marineros, sargentos y tenientes de navío procedentes de las escuelas que llegaban «con la *L* puesta, sin salir aún del todo del cascarón», como se referían a ellos sus nuevos compañeros.

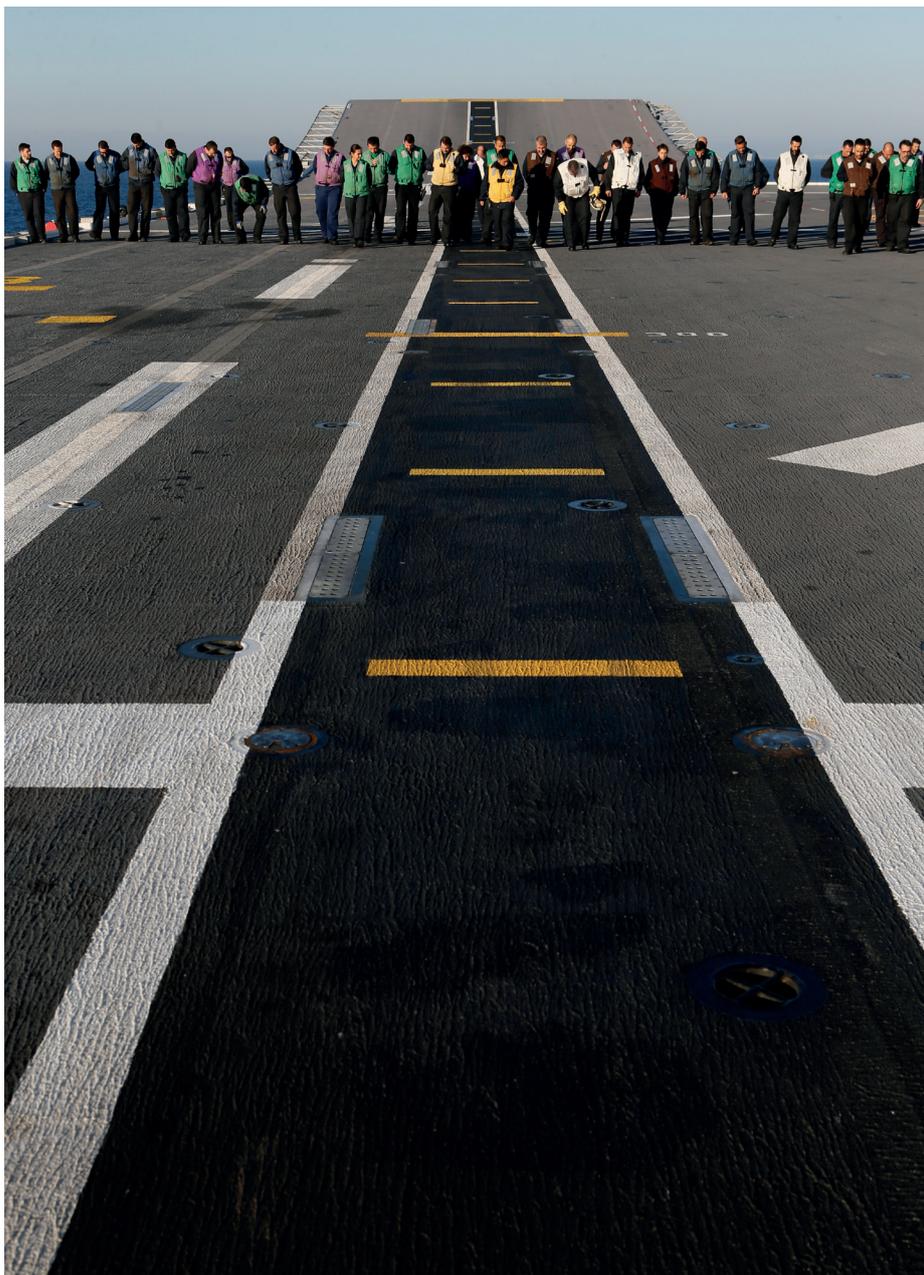
«Sin haber cogido callo», con tan solo dos días de navegación y sin conocer el barco por completo, los novatos lograron situarse en el lugar y el momento adecuado tras escuchar «¡Zafarrancho de combate!», perfectamente pertrechados, para enfrentarse a cualquier situación de emergencia e informar de ello al Centro de Seguridad Interior. Lo hicieron solo en 5 minutos y 50 segundos, toda una plusmarca, porque «se ha rebajado en cuatro segundos el tiempo máximo exigible al mejor buque de la Armada española para obtener novedades en el puente», recordaba por megafonía el teniente de navío Bellas.

J.L.E.

Fotos: Pepe Díaz



Arriba, un cabo señalero dirige la entrada en dique de una LCM. Debajo, personal de cubierta de vuelo y de la UNAEM supervisan la pista antes de una operación aérea.



En la despensa de «grano» pueden almacenarse hasta cuatrocientos sacos de 25 kilos de harina.



Un miembro de la Unidad Aérea Embarcada supervisa el estado de un Harrier.