



Un vehículo de combate de infantería VCI *Pizarro* junto al A-06 tras su desembarco en el puerto de Tarragona a principios del pasado mes de marzo.



El Ejército vuelve A NAVEGAR

Con el BTL *Ysabel*, operado por la Armada, la fuerza terrestre recupera la capacidad de transporte logístico por vía marítima



Los vehículos más pesados, como los carros de combate *Leopard*, viajan en las cubiertas inferiores, en este caso la principal o número tres.

ATRACADO en el puerto de Tarragona, con su enorme rampa trasera abierta, apoyada sobre el muelle, un coloso del mar pintado de gris, el *Ysabel A-06*, «suelta lastre» por su popa: 145 vehículos ligeros y pesados, de ruedas y cadenas, remolques y contenedores. Durante la operación de descarga, uno a uno van saliendo del interior del buque, envueltos en humo y un ruido ensordecedor, rápida y ordenadamente. Dos días antes, en el puerto de Melilla, el embarque se había realizado de manera más lenta, conforme a un complejo estudio previo, basado en la disposición del material por pesos y tamaños, para distribuirlo en tres de las seis cubiertas de este buque de carga rodada de 149,38 metros de eslora, 21 de manga, 27 de altura y 5,2 de calado. «Un auténtico encaje de bolillos»,

como definen los miembros de su dotación al proceso de colocar la carga en el buque. «Se trata de garantizar su estabilidad durante la navegación», aclara el segundo de a bordo, capitán de corbeta José María García.

La entrega a la Armada del *Ysabel* el pasado 31 de mayo ha permitido al Ejército de Tierra recuperar su capacidad de transporte logístico por vía ma-

La capacidad de carga del Ysabel supera con creces las de sus dos predecesores juntos

rítima, tras la baja del *Martín Posadillo* en 2019 y del *Camino Español* en 2020. Misiones entre las que destacan «el movimiento de unidades con sus equipos y armamento procedentes de los archipiélagos balear y canario y desde las ciudades autónomas hasta la península para realizar ejercicios en campos de maniobras más amplios», explica el comandante del *Ysabel*, capitán de fragata Pedro Antonio Pérez Núñez. También se ocupan del transporte de munición hacia los territorios extrapeninsulares, «algo que sería muy costoso si se hiciera por medios civiles», añade.

SINGLADURAS

La travesía anteriormente referida, que tuvo lugar a principios de marzo con medios de la Comandancia General de Melilla para un ejercicio en el Centro Nacional de Adiestramiento *San Gregorio* (Zaragoza), era la primera misión de

envergadura que realizaba el buque, a la que seguiría otra el mismo mes desde Ceuta con 100 vehículos, también en un viaje de ida y vuelta al mismo puerto de Tarragona.

Su primera singladura internacional se ha producido a finales de abril para transportar una carga de 200 toneladas de municiones y material militar para apoyar a Ucrania en su resistencia frente a la invasión rusa. Antes del verano el *Ysabel* cruzará el mar Mediterráneo, rumbo a Líbano y Turquía para aprovisionar a los contingentes militares allí desplegados, otra de las principales misiones que tiene asignadas el buque del Ejército de Tierra.

COMPLEJIDAD

«Trabajamos con una amalgama de vehículos brutal. Podemos transportar carros de combate *Leopardo* de más de 60 toneladas de peso al mismo tiempo que otros vehículos más ligeros como los *Aníbal* de 12 toneladas», comenta el alférez de navío Iván Krakhmaloff, oficial de seguridad interior del buque. Con anterioridad estuvo embarcado en una fragata y un patrullero, el *Tagomago*, del que fue segundo comandante.

«El *A-06* es otro mundo y mi responsabilidad aquí es mucho mayor:



Maniobra de atraque del barco de transporte logístico del Ejército de Tierra en el puerto de Tarragona a mediados del pasado mes de marzo.

controlar la estabilidad del buque durante la navegación y las maniobras de embarque y desembarque», afirma situado a popa del barco en el muelle del puerto tarraconense. Desde esta posición el oficial de seguridad interior no pierde de vista la salida de los vehículos y vigila las marcas de calado que se sumergen en el agua y vuelven a emerger conforme se vacían las bodegas y

se lastran los tanques de agua salada para mantener compensado el buque.

«Las maniobras de embarque y desembarque deben ejecutarse de la manera más uniforme posible», asegura el alférez de navío Krakhmaloff. En el puerto de Tarragona el plan de trabajo consistió en «vaciar primero la mitad de la cubierta principal, la número 3, hacia popa y, a continuación, la mitad de la de arriba, la número 5, hacia proa empezando siempre por los vehículos que ocupan la crujía [el centro longitudinal de la bodega] y, después, los de las bandas», explicaba el alférez de navío Enrique Navarro, oficial de carga del *A-06*, a los miembros de la dotación implicados en la maniobra durante el *briefing* previo al desembarco del material militar.

PLANIFICACIÓN EXHAUSTIVA

La distribución y el estudio previo del orden de entrada y salida del material es fundamental. «Al contrario de lo que pueda pensarse, no nos limitamos a abrir la rampa y empezar a sacar o meter vehículos», señala el comandante del buque. «Todo está muy estudiado», asevera mostrando el manifiesto de carga remitido por el Ejército de Tierra. «Lo hacemos desde dos puntos de vista: el de la estiba, comprobando que todo entra; y el más importante, la estabilidad, si es seguro llevarlo». Ese



Un grupo de conductores del *Tercio Duque de Alba*, 2º de la Legión de Melilla estudia el orden en el que deberán abandonar el buque.



Miembros del Grupo de Regulares 52 de Melilla se dirigen a popa del A-06 para descargar sus vehículos.

análisis es responsabilidad de los oficiales de carga y de seguridad interior del *Ysabel* y debe contar con el visto bueno del comandante antes de aplicarse.

Si la carga es muy grande, se vacían los tanques; si es poca, se llenan para que el buque mantenga su estabilidad, con los calados adecuados y que no quede escorado a babor o estribor. «Jugamos con mucho lastre: 2.300 toneladas de agua salada», indica el capitán de fragata Pérez. Es decir, cuanto más peso se coloca en las bodegas inferiores más estable es el barco.

El *Ysabel* dispone de seis cubiertas, una menos de las que tenía cuando perteneció a la marina mercante. Ahora tiene dos para vehículos pesados, tres más para los ligeros y una móvil, situada entre las número tres y cinco.

«La capacidad de este barco supera con creces a la que tenían el *Camino Español* y el *Martín Posadillo juntos*», asegura su comandante. Y es que en sus entrañas puede albergar 4.973 metros lineales de vehículos ligeros o una carga combinada de 2.062 ligeros y 1.288 pesados, es decir, el equivalente a 110 trailers de entre 32 y 54 toneladas de peso o 1.200 coches.

«Aunque de momento no lo hemos llenado a tope, en el Ejército de Tierra ya están muy satisfechos con el rendimiento del *Ysabel* porque les permite mover una cantidad de vehículos y material a la península que antes no podían desplazar por vía marítima utilizando uno de aquellos transportes logísticos e, incluso, los dos al mismo tiempo», indica el capitán de fragata Pérez Núñez.

UN BARCO DISTINTO

El comandante del *Ysabel* reconoce que no estaba familiarizado con las labores de carga y descarga de material militar en un buque hasta que fue designado comandante del *A-06*. «Pero enseguida se aprende», afirma, acerca de esta actividad, «muy particular y distinta» a la que realizan los buques de la Armada, por ejemplo, los de la 31ª Escuadrilla de Escoltas, a la que estuvo ligado durante once años a bordo de las fragatas *Baleares*, *Extremadura* y *Álvaro de Bazán*, unidad de la que también fue jefe de Órdenes, o como comandante del cazaminas *Turia* y del patrullero *Medas*.

«Un buque de carga es muy diferente. Nosotros trabajamos más en puerto y, descansamos, se supone, navegando,

A finales de abril, el A-06 transportó municiones y material militar para apoyar a Ucrania

al contrario de lo que es normal en el resto de la Flota, cuya misión se desarrolla en la mar». Ese teórico descanso durante las travesías no es tal ya que, en realidad, el *Ysabel* es un barco exigente. «La dotación navega a tres vigilancias [divida en turnos de trabajo de ocho horas] y cuando llegamos a puerto prácticamente todos sus componentes participan en las labores de embarque y desembarque», afirma el segundo de a bordo.

El personal tiene mucha carga de trabajo: Los de maniobra trabajando con los vehículos en las cubiertas, apoyados por los de aprovisionamiento, los de máquinas implicados en las operaciones de lastrado y deslastrado... «Atracamos, cargamos o descargamos, partimos, arribamos a otro sitio y volvemos a cargar o descargar», resume el comandante. «Esta es la mayor diferencia. Por lo demás, operamos con los mismos estándares que cualquier otro buque de la Flota, diferentes a los de la marina civil».

TRANSFORMACIÓN

Aunque desde principios de año navega totalmente operativo, el *Ysabel* no ha completado aún su navalización, es decir, «su transformación en un barco totalmente militar», dice el segundo de a bordo. Entre noviembre y diciembre del pasado año se acometieron las obras principales para que el buque pudiera comenzar a operar. Para ello, se procedió a la instalación, por ejemplo, de hilo radiante que facilita las comunicaciones entre el personal de la dotación a través de *walkie talkie*. También se montaron provisionalmente tres contenedores de habitabilidad (dos de alojamiento y uno de aseos) para acoger a los 51 miembros de la dotación y a un máximo de 18 militares del Ejército de Tierra, conocidos como la «escorta técnica» —los conductores de los vehículos— cuyo número variará en función de la carga en cada navegación. También comenzaron los trabajos de adaptación de los tanques de com-

bustible para el almacenaje exclusivo de gasoil utilizado por los buques de la Flota y no combinándolo con el fueloil, como ocurre en la marina mercante. De esta forma, la autonomía del *Ysabel* aumentará hasta alcanzar los 24 días y de 516.000 litros de combustible embarcados se pasará a 706.000 litros almacenados.

El segundo periodo de navalización tendrá lugar en época estival, entre el 15 de junio y el 31 de agosto. En este tiempo se terminarán de limpiar los depósitos de combustible, se comple-

vos en la cubierta 7 con una capacidad aproximada de 70 camas, además de comedores y servicios», explica.

El pertrechado del buque es otro de los aspectos de la navalización. «Necesitamos más equipos de seguridad interior, por ejemplo, contra incendios, ya que se ha pasado de una dotación de 18 personas a otra de 51», aclara el segundo. «También precisamos cartografía náutica y sistemas de navegación básicos, como los sextantes, disponibles en todos los buques de la Armada, o prismáticos militares», puntualiza. Así mis-



Detalle de la cubierta principal a plena carga con Tractores Oruga Acorazados (TOA) —en primer plano—, seguidos de remolques, *Pizarros* y *Leopard*, en el centro.

tará la instalación de los sistemas de comunicaciones, incluido el de órdenes generales, se sustituirán las dos embarcaciones de salvamento todavía trincadas en las bandas de babor y estribor, vestigio de su pasado civil, por otras dos de rescate semirígidas, necesarias en caso de *hombre al agua*, recuperación de naufragos o durante las operaciones de buceo y con helicópteros. Pero sin duda, «las más importantes serán las obras definitivas de habitabilidad», como manifiesta el comandante del *A-06*. «Se construirán camarotes nue-

mo, las estachas, de mayor resistencia, también están siendo renovadas y, junto a los cables de refuerzo, de nueva adquisición, permitirán amarrar con mayor seguridad el *Ysabel*, «especialmente si el viento arrece fuerte contra su enorme vela», dice el capitán de corbeta García, un aspecto esencial durante los periodos de atraque en puerto, como el del arsenal de Cartagena, donde tiene su base el nuevo buque del Ejército de Tierra operado por la Armada.

José Luis Expósito
Fotos: Pepe Díaz