
MISIONES INTERNACIONALES

VIGILANCIA EN LOS MARES DE EUROPA

El Grupo de Combate Expedicionario *Dédalo 24* despliega
en el Mediterráneo y el Báltico en apoyo de la defensa del flanco oriental



FRENTE a la bahía de Souda, en la isla griega de Creta, la figura inconfundible del portaaviones *Juan Carlos I* se recorta en el horizonte mientras navega lentamente escoltado por la fragata *Blas de Lezo*, que se acerca por babor. En la cubierta de vuelo, cinco aviones *Harrier* se sitúan en posición de despegue, atentos a la señal del director de lanzamiento. Uno tras otro, con un intervalo de poco más de un minuto,

alzan el vuelo y abandonan el buque iniciando así una nueva misión dentro de las actividades de vigilancia de la OTAN *Neptune Strike*.

Casi de manera simultánea, sobre esta misma cubierta, se sitúa en vuelo estacionario un helicóptero *Augusta Bell 212*, del que descienden mediante *fast rope* cuatro infantes de marina, y dos lanchas de desembarco LCM se encaminan hacia la costa con el personal y material necesario para una incursión en

tierra. Mientras esto sucede, los otros dos buques del Grupo de Combate Expedicionario *Dédalo 24* —el de asalto anfibio *Galicía* y la fragata *Reina Sofía*— realizan maniobras cerca de Albania.

El *Neptune Strike* ha sido uno de los ejercicios en los que ha participado el grupo aeronaval español durante su despliegue por el Mediterráneo, el primero de este año y el tercero desde su primera activación, en febrero de 2023. También ha desarrollado una intensa



Dos lanchas de desembarco LCM, con material de Infantería de Marina, se acercan al portaaviones *Juan Carlos I*, buque de mando del *Dédalo*.

Un avión *Harrier* toma sobre la cubierta del *Juan Carlos I*, con la fragata *Blas de Lezo* a poca distancia.



actividad de vigilancia en apoyo a la operación *Sea Guardian*, de lucha contra el terrorismo transnacional, ha participado en el ejercicio *Mare Aperto*, organizado por la marina italiana, y ha formado parte de actividades bilaterales con las Fuerzas Armadas de Grecia y Turquía. El grupo *Dédalo*, además, ha liderado operaciones anfibias en la isla de Sazan (Albania) y en Cerdeña (Italia), junto a unidades italianas y rumanas y equipos de operaciones especiales de Macedonia del Norte y Albania.

Una vez finalizado su paso por el Mediterráneo, el grupo expedicionario se dirigió al puerto de Gijón para participar en el Día de las Fuerzas Armadas y, al cierre de esta edición, navegaba hacia el mar Báltico donde se unirá al ejercicio *Baltops 24*. Allí, está previsto que un helicóptero de Suecia tome en el *Juan Carlos I*. Será la primera vez que una unidad de este país recientemente adherido a la OTAN interactúe con un buque aliado.

En total, durante los tres meses y medio que estarán desplegados, los cuatro buques españoles recorrerán 13.000 millas, entre Estambul (Turquía) y Helsinki (Finlandia). «Se trata de demostrar el

compromiso de España con la disuasión, la defensa y la seguridad aliada», afirma el contralmirante Gonzalo Villar, comandante del Grupo Anfibio y de Proyección de la Flota, que dirige el Grupo *Dédalo* embarcado con su Estado Mayor en el citado portaaeronaves. Además de participar en los principales ejercicios de la OTAN que se desarrollan en los mares y costas de Europa y otros bilaterales y multilaterales «con todos los socios que nos encontremos por el camino», se va a interactuar con algunas de las fuerzas terrestres y aéreas de la Alianza que están desplegadas

El grupo *Dédalo* está formado por cuatro buques, siete aviones y varias lanchas y helicópteros

a lo largo de todo el flanco este, en particular, con las españolas.

A mediados de abril se produjo la primera de estas colaboraciones, un ejercicio de vigilancia conjunta en el espacio aéreo de Bulgaria en el que los *Harrier* se unieron a los *Eurofighter* españoles del destacamento *Paznic*, que operaban en Rumanía. El objetivo era demostrar cómo los portaaeronaves pueden contribuir a reforzar la seguridad en los espacios aéreos de la frontera este de la Alianza.

«Estamos aquí para que el mensaje disuasorio de la OTAN sea lo más fuerte posible y garantizar que no se va a producir ningún conflicto en Europa», asegura el contralmirante Villar, y puntualiza que, hasta ahora, no se han producido enfrentamientos con fuerzas rusas. «En el Báltico, sus unidades vuelan y navegan con frecuencia, pero es algo lógico, porque tiene costa con este mar. Pero, por el momento, la conducta por ambas partes ha sido totalmente segura y profesional».

EJERCICIO ALIADO

Mejorar la capacidad de la OTAN a la hora de integrar grupos de portaaerones

MISIONES INTERNACIONALES

en apoyo su estrategia de disuasión y defensa aliada ha sido uno de los objetivos de las maniobras *Neptune Strike 24*, definidas por el mando aliado como «actividades de vigilancia reforzada multidominio no programadas».

El *Juan Carlos I* se unió al portaaviones italiano *Cavour*, el francés *Charles de Gaulle* y el turco *Anadolu* en estas maniobras, que contaron con un total de 21 barcos y 48 aeronaves, entre aviones de ala fija y helicópteros, y dos batallones de Infantería de Marina —uno de ellos español— con 150 vehículos. Entre todos, sumaron más de 4.600 militares de 15 países, y se ejecutaron cuatro operaciones anfibias y

más de 350 salidas aéreas. Los *Harrier* realizaron entre ocho y diez diarias. «Tras el despegue, normalmente nos reunimos en vuelo con aeronaves de otros países», explica el jefe de la unidad aérea embarcada en el *Juan Carlos I*, capitán de fragata Víctor Esparragosa, mientras señala uno de los aviones que se dispone a iniciar la carrera de despegue en la cubierta de vuelo del buque. «El director de lanzamiento le da las últimas indicaciones y el piloto hace una serie de comprobaciones en cabina, de potencia y aeronavegabilidad —explica—. A continuación, el piloto mete toda la potencia y cuando ya está casi saliendo del barco, rota las toberas

para conseguir ese ascenso tan característico del *Harrier*, que le permite despegar en tan corta distancia».

En opinión de uno de los pilotos, el teniente de navío Pablo Bayo, que lleva tres años en la Escuadrilla, los *Harrier* son más manuales que aviones de cuarta o quinta generación, como los *Eurofighter*. Esto permite que puedan seguir combatiendo aunque el avión sufra alguna avería: «Podemos controlarlo más, porque las ayudas electromagnéticas o del ordenador aquí no son tan importantes. Al final, te sientes más piloto», asegura.

Cuando están embarcados, permanecen en «alerta 60», es decir, en una hora



Dos helicópteros AB212 despegan de la isla de Creta para dirigirse al *Juan Carlos I*. A la derecha, dos infantes de marina manipulan un mortero y actividad en el puente de mando del portaaviones.

MISIONES INTERNACIONALES



Desde el control de tránsito del *Juan Carlos I* dos operarios mantienen contacto permanente con las aeronaves mientras estas permanecen en vuelo y hasta su aproximación al buque.

tienen que estar en vuelo. «Pero podemos estar en alerta 5, con el piloto montado y listo para salir y recibiendo combustible con el avión arrancado. Es el tipo de guardia que montamos si estamos en un ambiente de guerra inmediata». Los *Harrier* pueden recorrer, sin repostar, unas 600 millas, pero en *Neptune Strike* han realizado tres o cuatro horas de vuelo con repostaje tanto a la ida como a la vuelta.

Si algo caracteriza a los *Harrier* es su forma de aterrizar en vertical. El teniente Bayo cuenta como lo consiguen: «Llegamos a 350 nudos para tener energía suficiente; nos colocamos a una milla del barco, colocamos las toberas en 60° para disminuir la velocidad pero seguir sustentados por las alas, hacemos el 180° para encararnos con el buque y colocamos las toberas a 90° para ir poco a poco desacelerando y tomar en el barco».

BUQUE DE MANDO

Neptune Strike ha sido dirigido desde el *Naval Striking and Support Forces*, un cuartel general de la OTAN ubicado en Oeiras (Portugal). Su comandante, que también lo es de la 6ª Flota de los EEUU, el vicealmirante Tom Ishee, utilizó como buque de mando el *Juan Carlos I*, donde embarcó durante cuatro días un elemento de mando avanzado que ha certificado la

capacidad del buque español para dirigir operaciones en caso de contingencia.

El buque, de 27.000 toneladas y diez pisos de altura, mide 232 metros, como dos campos y medio de fútbol. Embarca siete aviones *Harrier*, tres helicópteros de transporte *AB212*, seis lanchas rápidas

Supercat y cuatro lanchas de desembarco LCM. «Lo bueno de este barco es la versatilidad», comenta su comandante, el capitán de navío Ricardo Gómez Delgado. «Es bueno, bonito y barato, es decir, podemos hacer muchas cosas a un precio muy bueno», añade.

Durante este despliegue, en sus entrañas conviven 800 personas, de las que 250 son infantes de marina. Otros 250 viajan y operan desde el buque de asalto anfibio *Galicía*.

Para el Grupo de Combate Expedicionario la aportación de la Infantería de Marina es fundamental. «Nuestra misión es estar preparados para cualquier escenario en el que tengamos que proyectar el poder naval sobre tierra», explica el comandante Jaime Simón, segundo jefe del Batallón Reforzado de Desembarco. Para ello, están equipados con el armamento específico de una compañía de fusiles, morteros, vehículos VAMTAC, material de zapadores, equipos de comunicaciones, baterías de control y coordinación de apoyos de fuegos y material NBQ, entre otras capacidades. El personal y el material se traslada a tierra en las lanchas de desembarco, que zarpan desde una cubierta inferior que se inunda para permitir su salida.

El portaaviones *Juan Carlos I* también dispone de un hospital *Role 2E*, de



La perra Lika, un cruce entre pastor belga mallinois y pastor alemán, de cuatro años, acompaña a los infantes de marina durante el despliegue del Grupo *Dédalo*.



Este despliegue contribuye a que «el mensaje de disuasión de la OTAN sea lo más fuerte posible y que no se produzca ningún conflicto en Europa», señala el contralmirante Gonzalo Villar, que dirige el Grupo *Dédalo*.

600 metros cuadrados, con dos quirófanos —uno de traumatología y otro de cirugía general—, una UCI con ocho camas, capacidad para rayos X y laboratorio. Además, cuenta con una área de hospitalización con 14 camas y banco de sangre, y está integrado en una red de telemedicina, en contacto directo con el Hospital Central de la Defensa *Gómez Ulla*.

Su personal sanitario presta asistencia al resto de los barcos que conforman el *Dédalo*. Además de anestelistas, intensivistas, especialistas en farmacia, analítica... hay un odontólogo y un fisioterapeuta, fundamentalmente, para atender a los pilotos, cuya dentadura sufre mucho por los cambios de presión y tienen frecuentes contracturas.

Durante este despliegue no han tenido que enfrentarse a ninguna urgencia grave; tan solo la evacuación a un suboficial por la rotura de un tobillo.

RECUERDO DE TURQUÍA

Este año, el *Dédalo* ha retomado algunas de las actividades que tuvo que cancelar en 2023. «Estábamos camino de Egipto para hacer un ejercicio con la Marina de ese país cuando se produjo el terremoto de Turquía —recuerda el contralmirante

Villar—. Anulamos todo y salimos a toda velocidad para apoyar al pueblo turco».

Recuerda cada minuto de esos días. «Vimos la versatilidad y agilidad que puede tener una fuerza naval que, en cuestión de horas, se convirtió en una fuerza para proporcionar ayuda humanitaria a una población que lo necesitaba». El jefe del Grupo *Dédalo* añade que cuando llegaron encontraron el puerto en llamas. «Si hubiéramos sido una fuerza convencional no hubiéramos podido prestar ayuda, pero como somos una fuerza anfibia lo que hicimos fue lanzar a nuestros equipos de reconocimiento a buscar una playa que

nos permitiera entrar en eficacia, como decimos los militares, desde el primer momento». A las cuatro horas ya habían repartido diez toneladas de su comida y diez toneladas de su agua embotellada y tenían a 80 infantes de marina trabajando en los escombros. «Tuvimos la suerte de contribuir a salvar a un niño de siete años y a un adulto de 70, además de rescatar decenas de cadáveres».

Permanecieron en el aeropuerto de Adana, descargando aviones y camiones a mano durante cinco días, 16 horas diarias, y, en el puerto de Limak, descargaron barcos llenos de ayuda humanitaria y contribuyeron a distribuir 3.600 toneladas de alimentos y otros recursos. Cinco días después, esos mismos infantes de marina que estuvieron rescatando supervivientes entre los escombros realizaban desembarcos anfibios en una playa de Albania, como parte del *Neptune Strike 23*. «Elo demuestra ese carácter expedicionario que está en nuestro nombre —concluye el contralmirante Villar—, esa capacidad de llevar operaciones lejos del territorio nacional, de una manera ágil, donde sea necesario».

Elena Tarilonte

Fotos: Pepe Díaz

(Enviados especiales al puerto de Souda)

El Juan Carlos I es el buque de mando y embarca a 800 militares, entre ellos, 250 infantes de marina