

[**Por Luís Mollá**] Después de casi 25 años de servicio a España a través de la Armada, en la que sirvió ininterrumpidamente como buque insignia de la Flota, en los próximos días el portaaviones Príncipe de Asturias iniciará su última y más triste singladura, la que lo llevará a la piqueta y al soplete para ser desguazado en las mismas aguas de la ría ferrolana que lo vieron nacer.

Aunque no sea cierto del todo, para muchos el conocido en la Armada con el acrónimo PdA, fue el tercer portaaviones de nuestra historia naval, después de los dos que llevaron en sus amuras un mismo nombre: Dédalo.

En realidad el primero de ellos no fue más que un portahidroaviones que ejercía como plataforma a flote, desde la que un par de grúas recogían y arriaban los hidros que utilizaban la superficie del mar para sus despegues y amerizajes.

Como quiera que embarcaba también globos aerostáticos, figuraba en la Armada con un nombre tan indigesto como el de "Estación Transportable de Aeronáutica Naval". En cualquier caso, no se trataba de un buque nacido para el fin que se le terminó dando, pues originalmente fue un vapor mercante, último de los seis barcos con que Alemania compensó las pérdidas materiales españolas en la mar, durante la Primera Guerra Mundial.

El segundo Dédalo llegó a España en 1967 procedente de EEUU, en cuya Marina había servido en los últimos años de la Segunda Guerra Mundial, habiendo recibido el impacto de un avión kamikaze que mató a cerca de treinta pilotos, lo que recordaba una luctuosa placa de metal en el pasillo de alojamientos de pilotos.

Cuando llegó ya era un barco viejo. Supuso un absurdo pulso de jurisdicciones con el Ejército del Aire, ya que la Armada de entonces no podía tener aviones. Sin embargo, finalmente, como portahelicópteros constituyó una inmejorable plataforma para el adiestramiento de los pilotos de este tipo de aparatos, que formaban entonces el Arma Aérea de la Armada.

La llegada en 1973 de los ocho primeros aviones Harrier le otorgó al fin la calificación de portaaeronaves. La plataforma estaba tan ajustada de dimensiones que los pilotos que ocupaban las literas altas de los camarotes dormían separados por menos de dos palmos de los aviones y sus rugientes carreras previas al despegue. Los pilotos del Sea King se sorprendían después de aterrizar y ver que el tren izquierdo quedaba a apenas veinte centímetros del pretil. Se vivía en un mano a mano con Neptuno.

De "Carrero Blanco" a "Príncipe de Asturias": cuestiones políticas

Inicialmente concebido para llevar el nombre de Carrero Blanco, cuestiones políticas condujeron a barajar los de Canarias, Dédalo, España o Lepanto hasta anclarlo en su nombre definitivo de Príncipe de Asturias. Su entrada en servicio, en 1988, supuso un enorme salto cualitativo. Por primera vez se trataba de un portaaeronaves concebido y diseñado para nuestras operaciones navales que podía satisfacer, además, las exigentes condiciones de un buque de mando y control y buque hospital.

En sus cubiertas se formaron centenares de pilotos y en sus centros neurálgicos crecieron profesionalmente muchos oficiales, suboficiales y marineros. Como quiera que el barco se encargó en 1977, el proyecto final sufrió numerosas demoras y transformaciones, debido en parte a los conflictos laborales de la entonces Bazán y también a las modernizaciones exigidas por la Armada durante la fase de construcción. La composición habitual del PdA de los primeros años solía ser una mezcla polivalente de helicópteros Sea King, tanto en su versión antisubmarina como en la de Alerta Temprana, AB-212, fundamentalmente para misión SAR y por supuesto un número cercano a la docena de aviones AV-8 "Harrier". La rampa de 12º a proa "Ski Jump", permitía el despegue de aviones con una carrera mínima. Durante su primer

año de vida operativa el buque contó como tripulante con Su Alteza Real Felipe de Borbón.

El adiestramiento a bordo de pilotos y dotaciones era muy riguroso, pero fue precisamente ese detalle el que permitió, tras la entrada de España en la estructura militar de la OTAN, que el buque insignia de nuestra Flota lo fuera también de variadas Task Force multinacionales en los exigentes ejercicios navales dentro del ámbito de la organización Atlántica.

Este savoir faire permitió al buque estar presente en dos operaciones reales de envergadura, el control del mar Mediterráneo durante el conflicto del golfo Pérsico, en el que el buque se integró en un grupo de combate compuesto, además de por el PdA, por unidades británicas, francesas, italianas y alemanas, y el despliegue en el Adriático, con ocasión del recrudecimiento de las acciones armadas contra la coalición multinacional de Naciones Unidas, en el conflicto de la antigua Yugoslavia.

Con semejante background a sus espaldas, el prestigio del buque subió como la espuma, y con él el de la Armada, sus tripulaciones y pilotos. La prueba de fuego tuvo lugar en 1996 durante las Northern Light, un ejercicio de la OTAN que llevó al buque a las frías aguas del mar del Norte donde el PdA volvió a desplegar su profesionalidad al lanzar tres strikes seguidos, a cual más exitoso, contra el buque insignia de la fuerza de oposición, ni más ni menos que el veterano portaaviones británico Invencible, que aquel atardecer del mes de septiembre sencillamente dejó de serlo.

Dicen que lo cortés no quita lo valiente y en junio de 2005 el buque asistió a la revista naval organizada en Portsmouth con motivo del bicentenario de la batalla de Trafalgar y el 21 de octubre, coincidiendo con la efeméride, desde su cubierta se lanzaron una serie de coronas de flores con las que los marinos, hoy aliados, honraron a los compañeros de uno y otro bando que doscientos años atrás habían ofrendado la vida por su patria en ese altar sublime que es el cabo de Trafalgar.

El tiempo es una clepsidra implacable y en unos días convertirá en historia a un barco que hasta hace pocas fechas ondeaba orgulloso la enseña que lo distinguía como buque insignia de nuestra flota. España, la Armada, sus marinos y otros muchos admiradores lo despedirán como merece, pero para los que vivimos la historia del PdA desde sus mismas entrañas, no cabe duda de que algo se nos morirá en el alma al ver caer bajo la ignominia del soplete a tan entrañable amigo.

Fuente: *La Razón*