

NUMERO 40



CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA
DEPARTAMENTO DE PERSONAL

BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL



~~Valeriano~~
~~Antonio~~
Mr. Montoya
Antonio M. Rincón

Cañada
Navas
Rios
Caribena
Ed. Men
Ramón
Alonso

BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL

NUMERO 40 - JUNIO 1984

SUMARIO

PORTADA:

Los pilotos de la 8.^a Escuadrilla colaboran con nosotros para la brillantez de esta portada.

El contenido del Boletín es únicamente informativo y bajo ningún concepto podrá ser interpretado como Reglamento de Personal ni ser invocado a efectos de procedimientos administrativos de ninguna clase.

La información contenida en el Boletín no constituye materia reservada, pero no podrá ser publicada sin la correspondiente autorización.

La tirada del Boletín está calculada en base a una distribución que permita que cada original sea leído por unos seis miembros de la Dotación.

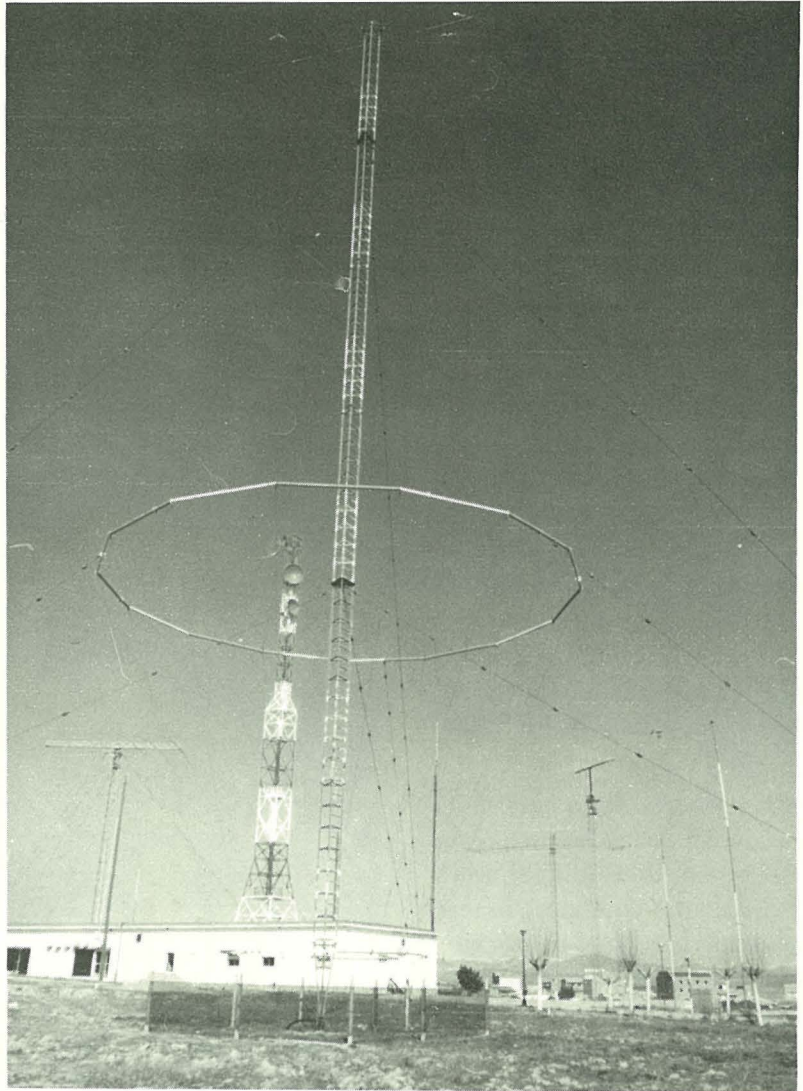
Depósito Legal: M-6648-1970
 Imprime: ROYPER
 Julián Camarillo, 53-bis. Madrid-17
 Fotocomposición: INDUPHOTO, S. A.
 Titania, 21. Madrid-33

	<u>Página</u>
La Estación de Radio del Estado Mayor de la Armada (EREMA)	1
Peregrinación Militar Internacional a Roma ..	6
Nuevo hospital para la Zona Marítima del Cantábrico	9
Archivo histórico de la Armada	10
Unidad de Investigación Subacuática	14
Don Alvaro de Bazán y Guzmán	19
Vivaqueando en la sierra de Madrid	20
En un Aniversario	24
Parcelas Marineras:	
Mil ciento veinte hombres Juraron Bandera en el Cuartel de Instrucción de Marina de Cádiz	28
Jura de Bandera en la Escuela de Suboficiales	29
Jura de Bandera en la Escuela Naval Militar	30
RA-I «Cartagena»	33
Loterofilia Naval	36
Alas de Oro	38
La Unidad de Intervención rápida del Tercio del Norte	51
Deportes:	
XXII Campeonato Nacional de Campo a Través de las Fuerzas Armadas	55
Gran triunfo para España en la Semana Internacional de Alassio (Italia)	56
Comisión Naval de Regatas de Cartagena	57
Clausura del Primer Curso de Técnicas de Tráfico	59
«Vai de morto o que non vai de vivo»	59
Actividades de nuestros clubs	60
Creación del diploma de Astronomía y Geofísica para los funcionarios civiles del Cuerpo Especial de Ingenieros Técnicos de Arsenales	3. ^a c

LA ESTACION DE RADIO DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA (EREMA)

Allá por los años cuarenta el Capitán don José Conchado Fraga, mi profesor de Transmisiones, que era como en aquel entonces se denominaba a las Comunicaciones, solía decirnos que su asignatura tenía doble importancia: si no se sabía, se suspendía repitiéndose curso; si se aprobaba pero después se carecía de los elementos de transmisiones necesarios o no se les sabía obtener el adecuado rendimiento, el suspenso lo daba el enemigo, con el agravante de que éste no permite repetir curso. No os olvidéis —recalcaba— que quien manda precisa de continuo y recíproco enlace con el superior y con los subordinados, a fin de transceptar información, señalar la misión en su momento y tener continuo conocimiento del desarrollo de la acción para incidir en esta última si fuese necesario.

También recordaba de los apuntes de «transmisiones» que en 1919, y en terrenos de Ciudad Lineal, se inició la construcción de la primera estación de radio con que iba a contar el EMA, a base de un transmisor tipo CASTILLA de 3,5 Kw. y alcance de 1.000 km. en el margen de 150 a 330 MHz. y de un receptor RADIO IBERICA. Una antena de 8 m. de altura lanzó el 4 de diciembre de 1922 su primer mensaje. Desde ese día el EMA enlazaba directamente con Ferrol, Cádiz y Cartagena, así como con los acorazados y cruceros, únicos buques dotados de equipamiento ade-



E.R. Transceptora de San Sebastián de los Reyes. ANTENAS.

cuado para ello, siendo el «EXTREMADURA», en el año 1904, pionero en la instalación de TSH, para enlace con el yate real «GIRALDA» al que escoltaba. Seis años después, lo que hoy llamaríamos CECOM, pasaba de Ciudad Lineal al recién inaugurado edificio del Ministerio de Marina.

Corren los años y, en 1941, la EREMA queda estructurada

en: Centro Transmisor y CECOM, en el edificio del Ministerio y Centro Receptor y, en caso de emergencia, también Centro Transmisor, en Ciudad Lineal.

Relativamente reciente es el traslado a Manoteras del Centro Transmisor (1967) Tres años después lo hace el Centro Receptor a San Sebastián de los Reyes.



El CF. de Blas y Gamboa, Jefe de la EREMA, con su esposa Conchita Yusti Bastarreche.

La del alba sería... —¡perdón por el plagio!— cuando, a bordo de un «FN» y sumido en esos y otros antañones recuerdos, iba este cronista por la M-30 camino de San Sebastián de los Reyes. Madrid había crecido y la Armada se había modernizado. Llevaba el propósito de visitar la EREMA-84.

En las afueras de la ciudad de San Sebastián de los Reyes hay un amplio y, en aquel día, soleado recinto del que emergen antenas de todas las clases y pequeños edificios. En uno de ellos nos esperaba el Capitán de Fragata Jefe de la EREMA, don José Luis de Blas y Gamboa.

Perfectamente establecido el enlace mediante las «ondas» de un aromático café, comenta que a mediados de los años setenta la Armada sintió la necesidad, a la vista del incremento de las comunicaciones navales, de abordar resueltamente la cuestión. El EMA elaboró un plan, ya realizado, que, en síntesis, consistió en lo siguiente: la EREMA sería un conjunto de tres Centros unidos mediante radioenlaces de microondas. El Centro Transmisor

quedó instalado en Santorcaz, el año 1980. En Bermeja se monta, en 1981, el Centro Receptor; en San Sebastián de los Reyes queda constituido el Centro Transceptor de Emergencia, así como el de Control de Tráfico de Comunicaciones, la Sección de Análisis de Emisiones y Policía de Procedimientos. El CECOM quedaba instalado en el Cuartel General de la Armada, manteniéndose enlazado por microondas con los tres referidos Centros.

Todos los equipos son de tecnología muy avanzada y adecuados a las necesidades reales, estando prevista su ampliación o sustitución por otros de tecnolo-



Estación Transceptora de San Sebastián de los Reyes.



Una vez destinados a la EREMA, previamente a su desempeño afectan un curso de adaptación.

gía superior cuando las futuras necesidades de la Armada así lo requieran.

Con exposición tan compleja y concreta de la organización de la EREMA vemos el fondo de nuestra tazas de café e iniciamos el recorrido por este Centro. Como este cronista está para eso, para preguntar, sigue contestándome a la MISIÓN de la EREMA: establecer y mantener los radioenlaces necesarios para la conducción estratégica y de operaciones en el espacio marítimo de interés prioritario, así como con agrupaciones navales o buques de guerra nacionales fuera de dicho espacio, con marinas de otras naciones, con autoridades navales y civiles para el control del tráfico marítimo y, finalmente, para cumplir los acuerdos internacionales en materia de «avisos a los navegantes» y «boletines meteorológicos» en la zona Mediterránea-Mar Negro. Cabe su participación en la guerra electrónica de comunicaciones, actuando para el análisis de emisiones y del tráfico.

Proseguimos nuestro recorrido pudiendo contemplar los equipos de avanzada tecnología de que dispone. En una de las salas nos encontramos con un grupo de Suboficiales escuchando atentamente las explicaciones de un profesor civil: se trata del curso de adaptación que, con una duración no mayor de dos meses, realizan al incorporarse al destino. Como es la Casa PAGE IBERICA la que facilitó los equipos y la que atiende a su mantenimiento, personal de ésta es también quien imparte el curso para su manejo. El cronista pensó para su colete: buena idea es la del cursillo, pues si la Armada puede preciarse de poseer unos Suboficiales (RT), (ER) y (EL) estupendos, con estas clases llegan a ser auténticos «virtuosos» del radioenlace.

Mientras contemplamos el panorama exterior de antenas, con el fondo nevado de la Sierra de Guadarrama, este profano le formula



E.R.T. de Santorcaz. Cámara de Oficiales.



E.R.T. de Santorcaz. Cámara de Suboficiales.



E. R. T. de Santorcaz. Un ángulo del alojamiento de Cabos Primeros Especialistas.

al CF. de Blas su última pregunta «técnica»: ¿Cómo cumplís la misión?». La EREMA, para el cumplimiento de su misión, desarrolla dos tipos de servicios: MOVIL y FIJO.

El SERVICIO MOVIL tiene por finalidad los enlaces en la mar, tanto con buques nacionales como extranjeros, emitir «avisos a los navegantes» y «boletines meteorológicos». Por su parte, el SERVICIO FIJO lo hace con autoridades navales y civiles nacionales y con aquellas no nacionales con las que se tiene o pudiera tener relación.

Junto a la puerta de salida nos espera el «FN» que ha de trasladarnos a Santorcaz. El Sargento de Infantería de Marina del destacamento nos saluda marcialmente. Embarcamos en el coche. Una hora, aproximadamente, nos separa del Centro Transmisor de la EREMA.

Creo que fue don Antonio Machado quien dijo: *Caminante no hay camino, se hace camino al andar*. El viaje era la mejor andadura para hacer «camino», con vista al lector, en lo más importante de la EREMA: las personas o, dicho en términos navales, la dotación. Un Capitán de Fragata Jefe de la EREMA y del Centro de San Sebastián de los Reyes, un Capitán de Corbeta 2.º Jefe, dos Tenientes de Navío Jefes de los Centros de

Santorcaz y de Bermeja, tres Alférces de Navío Oficiales de cargo, cincuenta y seis Suboficiales, treinta y un Cabos 1.º Especialistas, así como doscientos ochenta y nueve Cabos y Marineros constituyen, junto con un Oficial de Intendencia, un Oficial Médico y un Capellán, un perfecto equipo jerarquizado que, con eficacia y entusiasmo, cumple con la misión encomendada a la estación de radio más importante de la Armada.

Este importante destino les supone un baremo especial a la hora de entrar en clasificación para ascensos, etc. Y en cuanto a la ampliación de su formación, es el destino más completo de la Marina, pues contempla el conjunto de las comunicaciones navales y sus equipos son los más avanzados en tecnología con que cuenta la Armada.

Entramos en Alcalá de Henares, Patria de Miguel de Cervantes, escritor y marino de guerra, autor y partícipe, respectivamente, de dos de las más grandes hazañas que conocieron los tiempos: El Quijote y la Batalla de Lepanto. Obligado es detenerse en esa populosa ciudad para visitar el bloque de cuarenta viviendas exclusivamente para Suboficiales

E.R.T. de Santorcaz. Una de las consolas de mando.



y Cabos 1.º Especialistas de la EREMA. El sitio es estupendo y con espacio para que jueguen a sus anchas esos personajes tan importantes que son los niños.

Hago cuenta y le digo a mi amable acompañante: «56 Suboficiales más 31 Cabos 1.º Especialistas suman 87, luego faltan 47 viviendas». «No te doy «Matrícula de Honor» en análisis matemático —me responde— ya que la diferencia es sólo de 7, pues este verano nos entregan esas otras 40 que ves. Además, ten presente que hay solteros y éstos, si quieren, pueden vivir en los confortables alojamientos de Santorcaz que, cuando lleguemos, los verás.



Alcalá de Henares. Uno de los bloques de viviendas Especialistas destinados en la EREMA (40

También hay alojamientos en Bermeja». Dispuesto a recuperar mi «Matrícula de Honor» le espeto: «Estamos en invierno, ¿qué hacemos con los casados que no caben en el primer bloque?». «Si no han traído a su familia pueden alojarse en Santorcaz y Bermeja y si la han traído y tienen dificultades, no habría inconveniente en que esperasen viviendo en los camarotes de los Centros antedi-

chos». **NO HAY PROBLEMA DE VIVIENDA.** Me tengo que conformar con un simple aprobado.

Y, hablando de notas, «¿Cómo está resuelto el problema escolar?». El CF. de Blas, persona amable y dotada de buen humor y gran paciencia, casi tanta como la del Santo Job de la Biblia, me contesta: «Tenemos hecho un acuerdo con un colegio del Ejército del Aire y “todos” los que desean pueden estudiar E.G.B., B.U.P y C.O.U. y, después, aquí también tienen Universidad, la de Alcalá de Henares. Y para evitarte más preguntas te diré que están a gusto con vivir en Alcalá, en

cado, pues trató de sorprender y fue sorprendido, le lanzó su posterior pregunta: «Bien, ¿y no me dirás que cuadrillas de esclavos húmedos los llevan y traen en hombros diariamente a los Centros?». Con cierto donaire me dijo: «Al principio se pensó utilizar ese sistema, pero como en invierno llueve, se ha preferido organizar un completo servicio de autobuses, con frecuentes viajes diarios a los Centros, no sólo para Oficiales, Suboficiales y Cabos 1.º Especialistas, sino también para la marinería a fin de que éstos que se alojan en los Centros disfruten de francos y luego regresen; en total, uno 2.500 km. diarios recorren los autobuses para atender a la dotación y familias».

Como todavía faltaba bastante para llegar y el tiempo empezaba a venirnos corto, nuevamente embarcamos en el «FN» para hacer el último tramo hasta Santorcaz.

Ocupando una extensión de 450 hectáreas, con un perímetro de 8,5 km., a 900 m. de altitud y a caballo entre las provincias de Madrid y Guadalajara, el Centro Transmisor de Santorcaz sorprende por el moderno concepto de base de radiocomunicaciones aplicado en su construcción. Todo es sencillo y confortable: alojamientos, salas y lugares de trabajo. La Cámara, señorial y a su vez acogedora. Aire acondicionado garantiza un clima para rendir más en el trabajo. Franca-mente, da gusto vivir allí y, con vistas a ello, indago si por plantilla corresponden cronistas: negativo. Pasamos a visitar, con permiso de las encantadoras «amas de casa», los chalets de los que tienen que residir allí. Son alegres y confortables, con un amplio jardín poblado de césped. Este cronista, desde que en un 15 de enero de 1947 ingresó en la «Naval», hasta hoy no ha conocido instalación de la Armada tan funcionalmente concebida, tanto bajo el punto de vista técnico como del personal.

No entro en detalles técnicos

sobre equipos e instalaciones para no hacer la competencia a la Revista General de Marina, querida hermana mayor de este BIP; bástete al lector lo dicho.

No podía faltar la hospitalidad generosa de un buen elegido aperitivo en la Cámara, seguido de una reconfortante comida, en cuya sobremesa me contaron más cosas que no cito para evitar ser farragoso. Sólo diré una para los preocupados de la Ecología: se ha hecho y sigue haciéndose una casi masiva repoblación forestal; dentro de unos pocos años ésto será, además, un vergel. Y otra para los impacientes: pronto se instalarán helipuertos en los Centros de Santorcaz y Bermeja.

Anochece pronto. Otra vez al «FN». A la salida forma la guardia del destacamento de Infantería de Marina y el Sargento que la manda da la novedad al Jefe de la EREMA. Carretera adelante, llegamos a San Sebastián de los Reyes a dejar al CF. de Blas Gamboa en su chalet del Centro Transceptor. Conchita Yusti, su esposa, nos ofrece, en una acogedora sala de su hogar, una copa. Sostenemos con el matrimonio de Blas una última charla amenizada por un breve concierto de órgano que el benjamín de la familia nos dedica.

Quién sabe si en otra ocasión llegaremos a Bermeja, Centro Receptor al que, por falta de tiempo, no pudimos visitar. Por hoy finalizamos la crónica sobre la EREMA-84.



as exclusivas para los Suboficiales y Cabos Primeros habitaciones y otras 40 a entregar en Julio).

donde hay comercios, supermercados, iglesias, espectáculos... en fin, todo lo que una persona necesita y, si se ponen enfermos, un servicio de ambulancias los lleva rápidamente a la Policlínica, si es preciso. También, y en Santorcaz, como punto más adecuado, funciona un Club para los de la EREMA, con piscina y todo, y ésto en verano es agradable.

Este cronista, un tanto amos-

PEREGRINACION INTERNAC



vía marítima, y por aire, fueron llegando desde los primeros días del pasado mes de abril, militares de Europa, Asia, Africa, América y de Oceanía, en número de unos 16.000, pertenecientes a Fuerzas Armadas de 24 naciones. De España llegaron unos 2.600 Oficiales generales, Jefes, Oficiales, Suboficiales, marineros y soldados.

Domingo quinto de cuaresma

El gran día fue el domingo ocho de abril. En la plaza de San Pedro del Vaticano, ante la Basílica que lleva el nombre del primer Papa de la Historia, los dieciséismil militares estaban, como un solo hombre, junto a Juan Pablo II. Allí, y desde muchas horas antes, lo estaban esperando. Cuando hizo su aparición le recibieron con filial y fraternal alegría. Quien por vez primera ve al Papa, le causa la impresión de estar ante un amigo muy querido. A nadie le es extraño el Santo Padre. Dicen que este Pontífice es muy corpulento para que su corazón le quepa dentro.

Juan Pablo II fue saludando en diversas lenguas. En lengua española dijo: «En nombre de la Iglesia de Roma doy la más cordial bienvenida a los militares de los diversos países de habla española venidos para este jubileo, que debe constituir un encuentro renovado con Cristo Redentor».

El Santo Sacrificio de la Misa se iba desarrollando en silencio de multitud. Todos los

Era lo natural que dentro del Año Jubilar de la Redención (se conmemoraba el MCML aniversario de la Pasión, Muerte y Resurrección de Cristo) los militares peregrinasen a Roma para visitar la tumba del Príncipe de los Apóstoles, ver al Sucesor de Pedro y escuchar al Vicario de Cristo.

Juan Pablo II los esperaba, deseaba hablarles acerca de la moralidad de la profesión militar, sobre su importante función en la sociedad, y de que para todo militar su profesión es medio personal de santificación.

Alguien dijo que Juan Pablo II es el Papa de los católicos; y es cierto, pero a medias. El Sumo Pontífice, al ser Vicario de Cristo, que es Dios, lo es también del resto del género humano, es decir: de quienes lo aceptan como tal, y de quienes no. Por ello el Papa es universal, y habla en «universal», para todos, y para que todos le entiendan. En este caso A TODOS LOS MILITARES DEL MUNDO.

Una vez más se hizo realidad el refrán de que «todos los caminos conducen a Roma». Por carretera, por ferrocarril, por

MILITAR IONAL A ROMA

ojos convergían en de quien Cristo-Dios tomaba voz y además para ofrecerse en oblación al Padre Eterno. Los corazones de todos, en común unión con el del Papa, formaban una invisible cúpula que transformaba la plaza de San Pedro en descomunal basílica de la cristiandad militar. Remate de este imperceptible templo, una luminosa cruz en la que engarzaban las

presamente a los peregrinos y les dijo: «**precisamente hoy, V domingo de Cuaresma, celebra su Jubileo del Año de la Redención, una peregrinación singular, la de los militares**».

Interrogantes

«La presencia de un número tan destacado de personas que sirven a la Patria con las armas, levanta interrogantes pro-



almas de quienes hallaron la muerte en servicio de su Patria.

Llega el momento de la lectura del Evangelio: muerte y resurrección de Lázaro, tomada del de San Juan, capítulo XI.

El Pastor de la Iglesia Universal, que eso quiere decir católico, comienza su esperada homilía comentando el significado de la muerte y resurrección de Lázaro, que no es otra cosa que la «victoria del amor y de la vida sobre la muerte».

Acto seguido se dirigió ex-

fundos: ¿Es posible ser buenos cristianos y buenos militares? ¿Cómo puede un hombre de armas estar ante Cristo que es manso y humilde de corazón (Mt 11,29)? ¿Cómo puede un hombre de armas servir con las armas a la paz interna e internacional? ¿Qué significa para los jóvenes militares celebrar el Jubileo de la Redención?»

Su respuesta

«Una primera respuesta está en el hecho de vuestra presen-

cia en torno al altar en una peregrinación que reúne a militares provenientes de naciones diversas, hermanados por una misma Fe en un único Dios y Señor. Habéis venido aquí como hombres que desean trabajar por la paz, para dar fuerza a la justicia, para vencer la muerte con el amor. Repito: vuestra presencia de hoy lo confirma con los hechos.»

Defensores de la justicia y equidad

«Vosotros, animados por un deseo profundo de oración y reconciliación interior, unidos fraternalmente por esta liturgia de alabanza, os convertís en una sola cosa a pesar de la diversidad de la proveniencia. Habéis venido aquí, porque sois hombres conscientes de que la salvación viene sólo de Cristo y porque estáis deseosos de colaborar en la redención con el fin de hacer patente en el mundo la plenitud de la justicia, de la equidad y de la santidad».

Los militares instrumentos de la seguridad de las naciones

«Pero hay una respuesta más profunda y es que impedir la guerra es ya hacer obra de paz. En este sentido todos los que al servicio de la Patria militan en las filas del Ejército, observaba ya el Concilio Vaticano II, pueden considerarse como instrumentos de la seguridad y libertad de los pueblos, pues desempeñando bien esta función contribuyen realmente a estabilizar la paz.»

Defensores y salvaguardas de la vida y de los grandes valores

«El ideal de la paz total es connatural al cristiano. ¡Ay si llegase a faltar! Pero esto no debe impedir la consideración realista de la condición humana, debilitada y frecuente-

mente comprometida por el pecado. De esta consideración brota la conciencia del deber de defender la vida y también, y más todavía, de salvaguardar los valores de la vida.»

Organizaciones internacionales más eficaces y dotadas de medios para prevenir y restablecer el orden violado

«Desde hace tiempo la Iglesia propone una superación concreta de los equilibrios del terror mediante una organización internacional más eficaz... para prevenir toda violación del derecho y, si fuera necesario, restablecer el orden violado. La realización progresiva de este ideal llevaría a incidir radicalmente sobre los condicionamientos actuales conservando el primado en las negociaciones políticas, fundadas en la razón, en la convicción, en el respeto recíproco, y avaladas al mismo tiempo por la presencia de serias garantías internacionales, en las que la fuerza militar resultaría ajena a toda tentación de hegemonía de parte.»

El militar ante la sociedad

«La moralidad de vuestra profesión, queridos militares, está vinculada a este ideal de servicio a la paz en cada una de las comunidades nacionales, y todavía más en el contexto universal.»

Sentido cristiano de la milicia

«La lógica del servicio, es

decir, del compromiso en favor de los demás, es fundamental en la visión cristiana de la vida. Volver de nuevo a esta fuente significa descubrir la motivación profunda de vuestra condición, que comporta disponibilidad, sacrificio, espíritu de solidaridad por encima de los intereses personales y familiares, aunque sean legítimos.»

Los militares cristianos al servicio de la paz.

«De este modo, los cristianos son los primeros en trabajar por superar la tentación de la violencia y en afrontar la fatiga del compromiso concreto para defender las razones de la paz y del amor».

A continuación el Papa Juan Pablo II glosó el triunfo de Cristo en la Cruz, tema con el que concluyó su homilía.

Finaliza el Santo Sacrificio. Ya es el mediodía. «La llegada del mediodía nos invita a dirigir el pensamiento a María con el rezo del angelus» dice el Papa, y acto seguido lo hace glorioso el himno «Akathistos», célebre desde siglos, y que se canta sobre todo en las iglesias ortodoxas. Imparte su bendición.

Juan Pablo II tiene que dejarlos, pero antes se despide: «Queridísimos peregrinos representantes de las fuerzas militares. El Obispo de Roma os está agradecido por vuestra presencia aquí, en Roma, en la plaza de San Pedro en este solemne encuentro».

Los militares necesarios para la sociedad

«Que Cristo crucificado y resucitado sea siempre vuestra fuerza, porque es necesaria esta fuerza vuestra para el bien de vuestros conciudadanos, para la seguridad de vuestra Patria, para el bien común de la paz interior e internacional».

Perseverancia en la vocación

«Os deseo obtengais de este encuentro eucarístico con Cristo crucificado y resucitado la fuerza que es la vocación de vuestra vida, de vuestro servicio militar, de vuestra juventud dedicada a ese servicio de los demás, de vuestros compatriotas, al bien común de vuestro país, y de toda la humanidad».

Sus palabras últimas son la despedida. La peregrinación ha cubierto su objetivo. Los militares han visto a Pedro, han escuchado a Pedro. El camino sigue diáfano, no hay razón de estar tristes, ser militar es ejercer una vocación digna y necesaria para la sociedad, es encuentro personal con Cristo, es camino de santidad.

Quedaba el regreso. Luego la «lembrança» del encuentro. «Y llegaron a la aldea donde iban, y Él aparentó ir más lejos. Y le obligaron, diciendo: Quédate con nosotros porque es tarde y declinó ya el día... y se dijeron uno a otro ¿No ardía nuestro corazón mientras nos hablaba... y nos explicaba las Escrituras? (Jn 24,28-32)».

(Texto: colaboración.
Fotos: Rafael L. Sinausia)



NUEVO HOSPITAL PARA LA ZONA MARITIMA DEL CANTABRICO

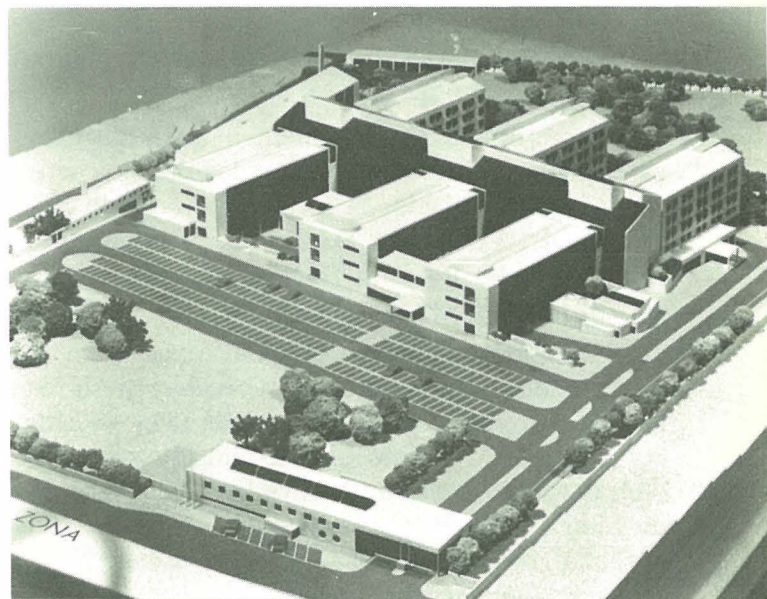


El Ferrol, capital de la Zona Marítima del Cantábrico, se había quedado a la zaga en cuanto a instalaciones sanitarias, ya que el actual Hospital de Marina, situado en el barrio de Esteiro, data del primer tercio del presente siglo y, si cuando se construyó, cubría las necesidades, en la actualidad resulta del todo inadecuado para las atenciones sanitarias, tanto por su capacidad como por lo anticuado de sus medios.

En la zona de San Pedro de Leija de Catabois, ya han comenzado las obras del que será el Centro Hospitalario más moderno de la Armada. Ha habido que vencer numerosas dificultades, pero por fin está en marcha un proyecto que desde hacía tiempo preocupaba su dilación a las autoridades navales.

Este nuevo Hospital de Marina dispondrá de todas las clínicas que requiere un centro de la categoría del que se está edificando. Contará con unas 450 camas, figurando en el proyecto una pista de aterrizaje de helicópteros. Los servicios de apoyo al Hospital en nada tienen que envidiar a los de cualquier instalación hospitalaria de la envergadura de la que se está construyendo. El presupuesto inicial asciende a más de mil doscientos millones de pesetas, esperándose su entrada en servicio en 1987.

En el reportaje gráfico de Canido, se aprecia la fachada del actual Hospital, superviviente de la demolición del antiguo barrio de Esteiro; su capilla, sobre cuya portada de piedra campea la cruz de malta, emblema del Cuerpo de Sanidad de la Armada, y en la que el Subdirector, Teniente Coronel Médico don Cristóbal Deza Barrio, explica para el BIP cómo será el futuro Hospital, ya afortunadamente en construcción; la tercera fotografía muestra cómo será el nuevo Hospital.





Vista parcial del Palacio desde la esquina S.E.

—Palacio del Viso del Marqués—

En nuestro número anterior publicamos un reportaje sobre el Museo Naval y sería quedarnos cortos si no nos sintiésemos obligados a traer a nuestras páginas el Archivo Histórico de la Armada.

Creemos que es interesante no sólo por su valiosa documentación histórica, sino también por encontrarse ubicado en el Palacio que perteneció al insigne marino D. Alvaro de Bazán, primer Marqués de Santa Cruz.

Nos permitimos recomendar a todos cuantos estén interesados en completar los datos artísticos sobre el Palacio, la lectura del artículo «El Palacio del Viso», por D. Juan del Campo, aparecido en la Revista General de Marina de agosto-septiembre de 1982.

Siguiendo la carretera de Andalucía, y en la tierra donde nuestro Hidalgo Caballero desarrolló sus correrías y empeñó su esfuerzo en «desfacer entuertos», llegamos al término de Almuradiel, desde donde se atisban ya los nevados picos de Sierra Morena; y al tomar un desvío hacia la derecha, nos sorprende la imagen insospechada en semejante escenario de viñedos y molinos de



viento, del palo del que fuera buque escuela de la Milicia Naval Universitaria, minador «MARTE»; el cual, acompañado de una enorme ancla, testimonia la presencia de la Armada en aquellas tierras.



Detalle del patio principal del Palacio donde pueden apreciarse las dos galerías que lo circundan.



Sala-Museo de maquetas.



Uno de los bellos rincones del salón de honor, antigua armería, decorado con pinturas al fresco.



Fachada de Poniente del Palacio con los sepulcros de don Alonso de Bazán, hermano de don Alvaro, y su esposa doña María de Figueroa.



Enfilamos entonces una angosta carretera comarcal en dirección al Viso del Marqués. Pronto se destaca en la lejanía un monumental edificio de mampostería y ladrillo —tierra de la misma tierra—, que constituye el objeto de nuestra visita.

El Viso del Marqués es un pueblo recoleto y llano, de casas encaladas que se extienden como honrosa alfombra circundando el Palacio. Sus habitantes, los viseños, han crecido bajo la sombra de sus muros herederos de un histórico pasado, y con la fidelidad y nobleza que caracteriza al castellano, han sabido mantener de generación en generación el noble blason que dió origen al lugar perpetuando así el recuerdo de tan ilustre marino.

Desde Madrid ha tenido la gentileza de acompañarnos el Capitán de Navío D. José María Zumalcárregui Calvo, director del Museo Naval y del Archivo Histórico, quien nos va comentando los peculiares terminos en que se estableció en 1948 el arrendamiento del Palacio a la Armada por los Marqueses de Santa Cruz: una peseta anual pagadera en febrero, ceremonia que «interviene» en nombre de la Marina de Guerra el Interventor General de la Armada. Por aquel en-

tonces era director del Museo Naval el Contralmirante D. Julio Guillén, quien gestionó su arrendamiento para instalar el Archivo Histórico. Llevó a cabo la restauración y ambientación del Palacio, rescatando los frescos de techos y paramentos de sus salas. Efectuada la obra de acoplamiento, se inicia la clasificación de documentos abriéndose el Archivo a investigadores nacionales y extranjeros. Allí se conservan unos 69.671 legajos que contienen la Historia de la Armada desde 1784 a 1936, venero también para quienes deseen saber de la última época colonial y del nacimiento de las repúblicas americanas. La documentación de años anteriores se halla en el Archivo de Simancas, y la posterior a 1939 en el de Alcalá de Henares. La correspondiente al trienio 1936-39 desapareció en un incendio habido en el Archivo de Alcalá de Henares.

Una vez ante la fachada principal de palacio, nos saluda el Alférez de Navío D. Ramón S. Morera Torre. El edificio, construido en 1564 por el arquitecto italiano J. B. Castello, más conocido como Bergamasco, es de planta cuadrada con dos pisos. Su fábrica transmite una imagen maciza y soberbia que nada deja entrever de la luminosa policromía con que sorprende el interior de marcada influencia italiana.

En el zaguán, un viejo carruaje duerme pasados sueños de esplendor; desde aquí nos asomamos al patio principal, abierto al cielo de la Mancha y circundado por dos galerías porticadas que reflejan en sus frescos vistas de Génova y Nápoles. Desde ellas se accede a las salas palatinas que nos muestran a través de sus pinturas la vida, las costumbres de la época, las batallas navales del Marqués de Santa Cruz, así como una serie de escenas de personajes históricos y mitológicos tan del gusto de la época: todo ello obra de los hermanos Perolí y César Arbasia.

Frente por frente a la entrada principal, la galería se interrumpe para dar paso a una monumental escalera, desde cuyo rellano se abre en dos tramos, a derecha e izquierda, coronados por sendas estatuas de don Alvaro, representado como los dioses Marte y Neptuno respectivamente, lo que refleja su valía como Capitán de Guerra y Mar.

En nuestro recorrido somos amablemente conducidos por D. Juan del Campo, autor del reportaje al que nos referimos en nuestra introducción, que lleva más de treinta años en el palacio además de ser oriundo del pueblo, factores que se ponen de manifiesto en el calor de sus explicaciones, donde la simple anécdota llega a tomar singular relevancia.

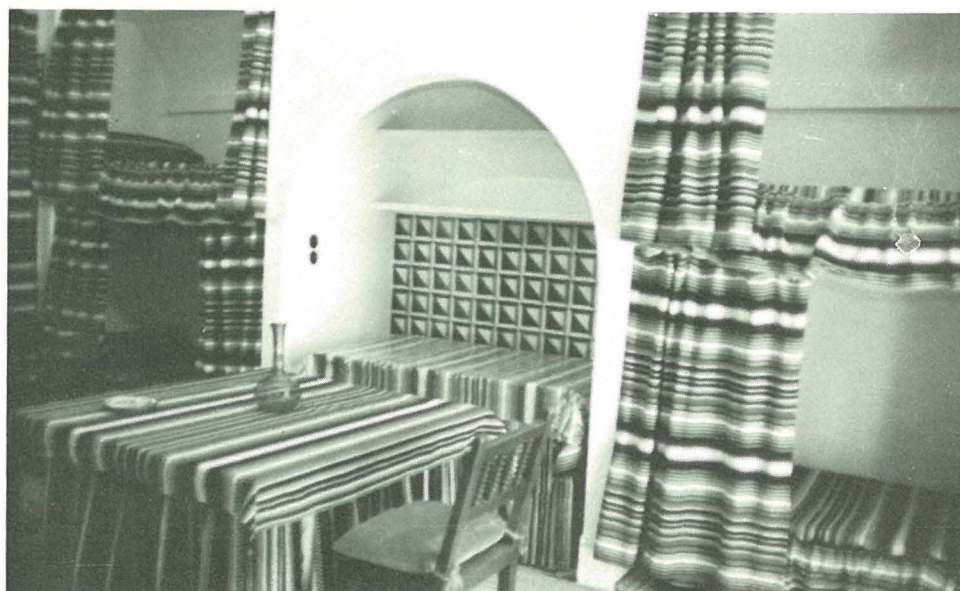


Tras haber recorrido las salas de Portugal, la de Olimpo, las dos de Linajes, el Salón de Honor, etc., visitamos la capilla; en donde se nos comenta que la tumba de D. Alvaro de Bazán se encuentra en la Iglesia del Viso, contigua al palacio. Posteriormente, pasamos a los aposentos privados donde se centraba la vida familiar de los Santa Cruz. A continuación nos dirigimos a los que estuvieron destinados a la servidumbre, en la parte más alta del edificio, algunos de ellos convertidos hoy en cómodos y coquetones «camarotes» para albergar al personal del Archivo y como posible eventualidad, previa autorización, a algún investigador que lo precise. Por último nos dirigimos a la sala de archivos, organizada en una estructura metálica de tres pisos, donde se encuentran los legajos ya clasificados. Esta nave está dotada de las adecuadas medidas de seguridad contra incendios para la protección de esta riqueza documental. A su lado se encuentra la Sala de Investigadores, de reciente acondicionamiento; allí tenemos el gusto de saludar a Dña. Ana María Vigón Sánchez, licenciada en Filosofía y Letras (Archivos y Bibliotecas), quien nos comenta el esfuerzo que se está llevando a cabo para poner el Archivo al día y, pese a la escasez de personal especializado, atender toda clase de solicitudes de información sobre la documentación custodiada, ya sean peticionarios nacionales como del exterior. De sus explicaciones deducimos un empeño personal por conseguirlo y empezamos a creer que el palacio tiene un «duende» propio que se apodera de quienes habitan y trabajan en él, infundiéndoles un sentimiento de dependencia y cariño que ya no se puede perder.

Doña Ana María Vigón Sánchez, Licenciada en Filosofía y Letras, dedicada a su labor diaria.



Zaguán de entrada al Palacio y vista parcial del patio principal.



Instantánea de uno de los camarotes de moderno acondicionamiento que existen en el Palacio.

Nuestro acompañante nos presenta a la dinastía de los «del Campo», su hermano Vicente y su sobrino, ya poseídos por el espíritu de ese «duendecillo» que reina en el Palacio.

Una mirada furtiva al reloj nos hace caer en la cuenta de que inexorablemente ha llegado el final de nuestro recorrido. Al cruzar el patio central para acceder a la sala en donde se nos esperaba para comer, me percaté de la atmósfera cálida y familiar que, pese al intenso frío, había advertido en cada una de las dependencias del Palacio, que es sin duda lo que le hace diferente a otros: en un instante sentí su vida, los personajes que lo habitaron; comprendí la necesidad de su situación geográfica, a caballo entre la Corte y los puertos de Cartagena y Cádiz, invernaderos de las galeras de la España de Felipe II; los encarnizados combates que reflejan sus pinturas..., todo

ello nos acerca a un pasado real de nuestra historia.

Una vez en la mesa, y no sé si debido al suntuoso marco en que se desarrolló nuestro almuerzo, al calorillo vivificante de la calefacción o a la succulenta sopa castellana con que nos agasajaron, lo cierto es que nuestras mejillas volvieron a sonrosarse animándonos con renovadas fuerzas para emprender el regreso.

Ya en el cruce de Almuradiel con la «general» que nos llevaría a Madrid, se me ocurrió si bueno sería erigir un monolito con esta inscripción: «Viajero de la Armada, haz un alto en tu camino a Andalucía y recorre los ocho kilómetros que te separan del Viso, pues no debes ignorar el Palacio-Archivo de D. Alvaro de Bazán, custodia de un pasado del que tus antecesores fueron protagonistas».

En el BIP extraordinario de 1980, aparecía un reportaje sobre el Centro de Buceo de la Armada y, últimamente, en el n.º 38 nos ocupamos de la Unidad Especial de Buceadores de Combate.

Hoy queremos sacar a la palestra otra de las Unidades del CBA. No obstante, antes de pasar al objeto que nos ocupa, creemos que no nos vendría nada mal recordar cuáles son las misiones del Centro de Buceo de la Armada: Operativas, Instrucción, Investigación y Asesoramiento y Doctrina.

Para llevarlas a cabo, está compuesto por los siguientes Centros y Unidades: Buques de Salvamento BS-1 «POSEIDON»; Unidad Especial de Buceadores de Combate (U.E.B.C.); Centro de Instrucción de Buceo (C.I.B.) y Unidad de Investigación Subacuática.

Es precisamente esta última, la U.I.S., el tema que traemos hoy a nuestras páginas.

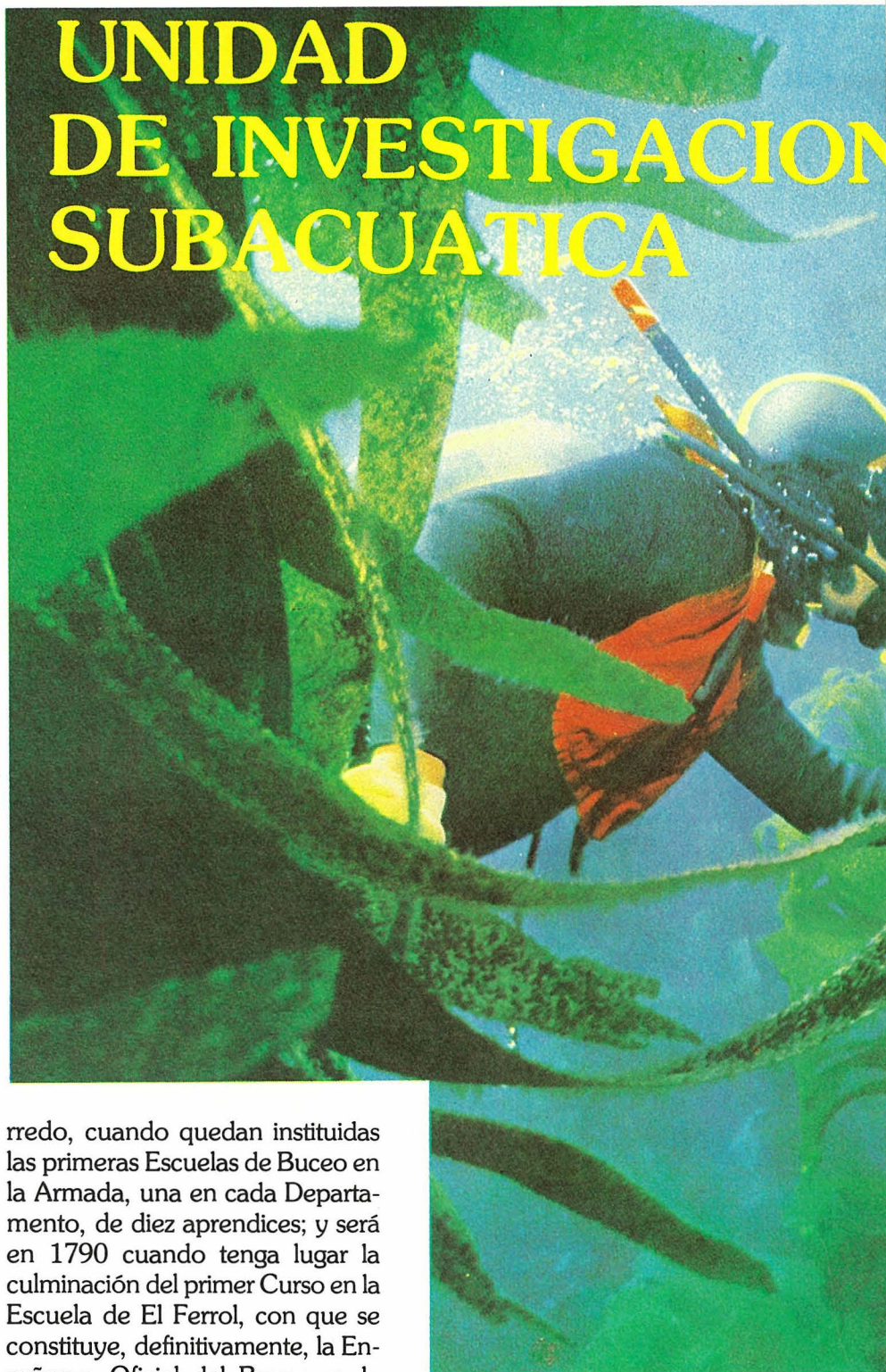
Para ello, nos trasladamos hasta la Estación Naval de la Algameca, en Cartagena, donde se encuentra enclavado el C.B.A., con la intención de conocer e intentar penetrar en ese mundo, un tanto desconocido, de la investigación subacuática en la Armada.

A nuestra llegada, somos recibidos por el Jefe del Centro de Buceo, CF. Gerardo Fraile, quien se somete con la mejor predisposición a nuestro cordial interrogatorio; y ante un reconfortante café, con el que somos obsequiados, nos expone los antecedentes del buceo en España, de los que a continuación publicamos una síntesis. De esta forma podremos seguir el proceso, desarrollo y consiguientes resultados que dieron lugar a la creación de esta Unidad, imprescindible para el continuo avance del Buceo en la Armada.

Antecedentes históricos del Buceo en la Armada

Es en 1787, siendo entonces Jefe de Escuadra José de Maza-

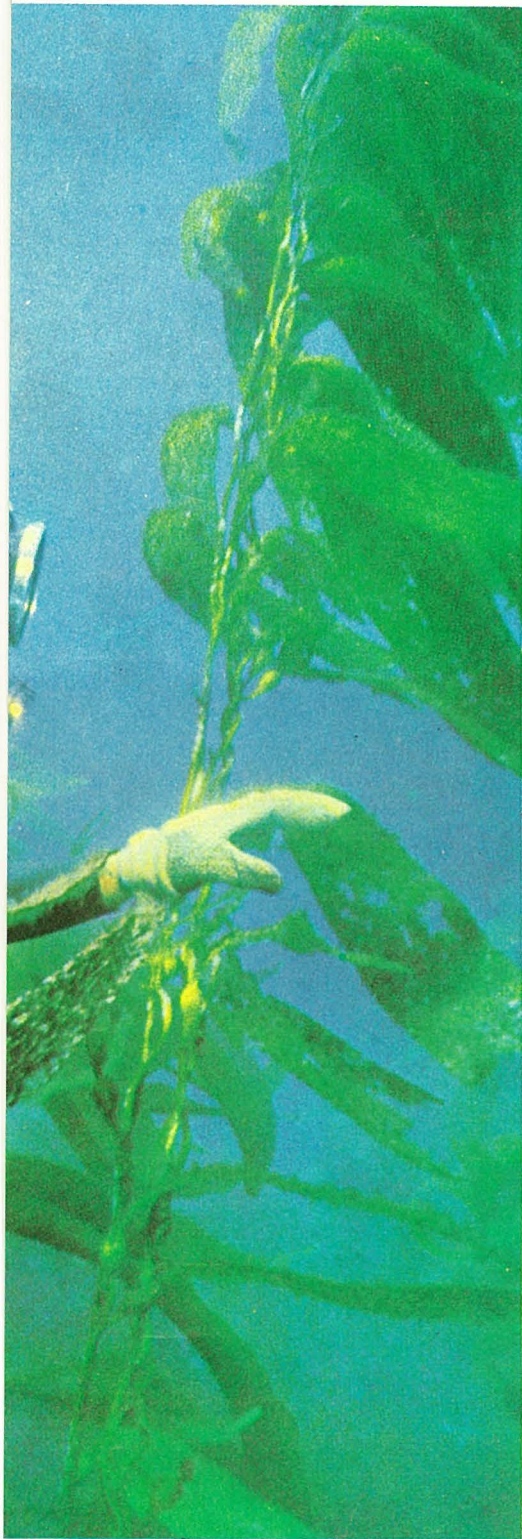
UNIDAD DE INVESTIGACION SUBACUATICA



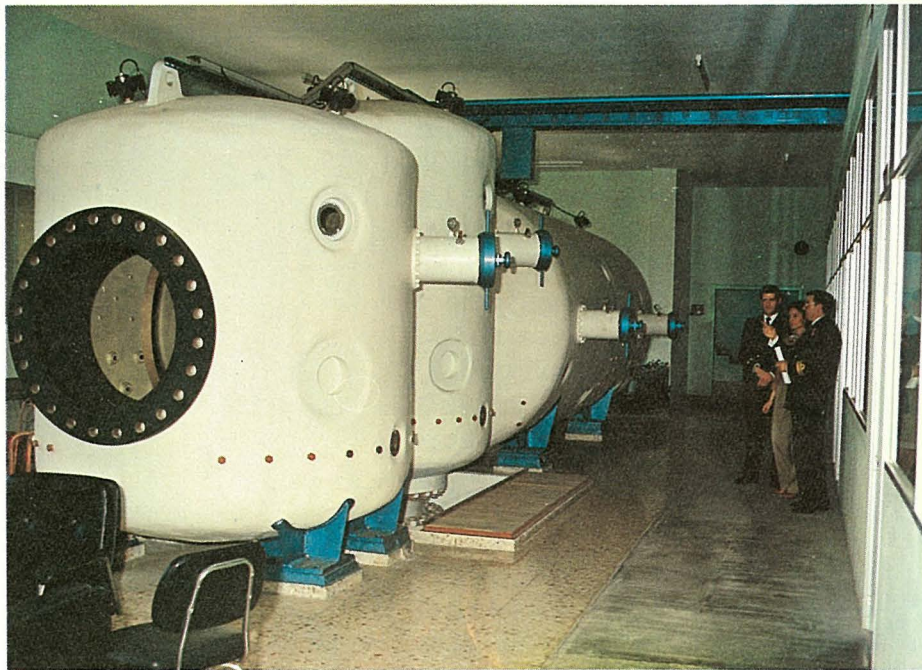
redo, cuando quedan instituidas las primeras Escuelas de Buceo en la Armada, una en cada Departamento, de diez aprendices; y será en 1790 cuando tenga lugar la culminación del primer Curso en la Escuela de El Ferrol, con que se constituye, definitivamente, la Enseñanza Oficial del Buceo en la Armada. Posteriormente, en 1904, se aprobaría el primer Reglamento de Buzos, utilizando aparatos para bucear. Este avance promoverá en años posteriores la creación de una Escuela de Buzos con equipos, propuesta por el entonces Director de la Escuela de Submarinos, CC. don Mateo García de los Reyes, aprobada por el Rey Alfonso XIII, el 24 de julio de 1922.

La constitución de una nueva Escuela de Buzos en 1946 dio un nuevo impulso de actualización en materia de salvamento de buques. Esta Escuela adopta en 1958 las modernas técnicas de Buceo Autónomo, lo que da lugar a la creación del Centro de Instrucción de Buceo.

Será en 1970 cuando, dada la labor impulsora del Buceo en la

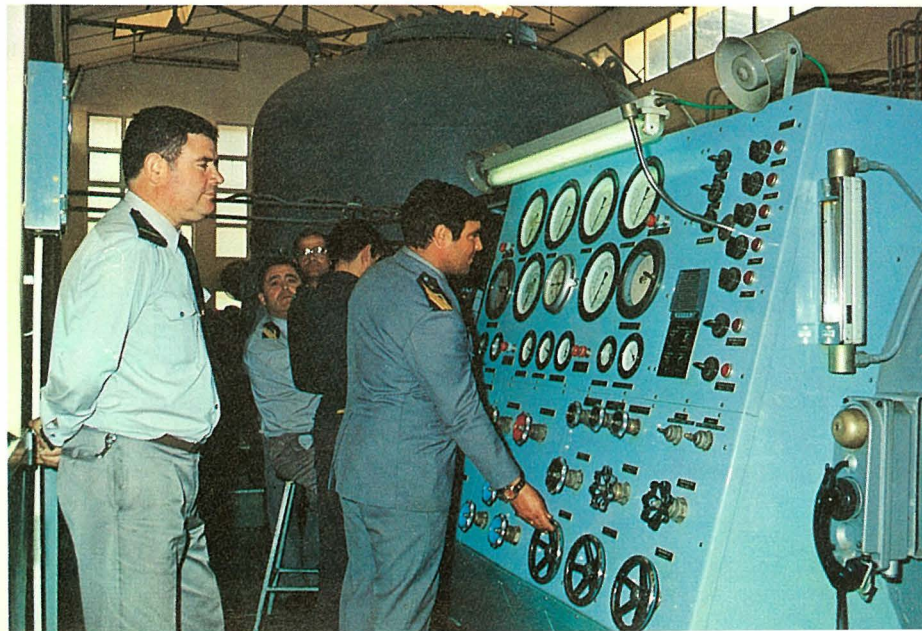


C.F. Gerardo Fraile, Jefe del Centro de Buceo de la Armada.



Complejo hiperbárico de la Unidad de Investigación Subacuática. Su Jefe, el C.C. (EC) José García Gómez, nos explica las características de sus componentes.

Control de mando hasta 120 metros de profundidad.



Armada, y siendo ya insuficientes sus instalaciones, se crea el Centro de Buceo de la Armada y se traslada a su actual emplazamiento en la Estación Naval de la Algameca.

Orígenes del Buceo

Antiguamente, el término «Buzo» designaba, en general, al buceador, mientras que hoy día se entiende a la persona que se su-

merge por espacio de cierto tiempo, provista de un aparato especial llamado escafandra que le asegura la respiración y el equilibrio de los impulsos.

De buceadores hablan Homero, Herodoto y Tucídides; y de buzos con escafandra, Aristóteles y Plinio.

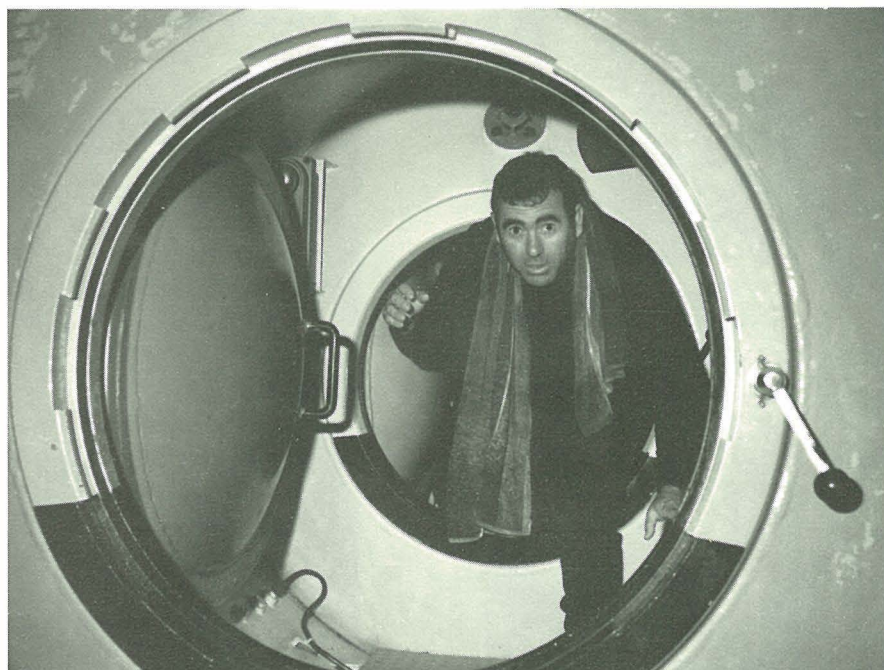
La primera escafandra de uso efectivo fue realizada por *August Siebe*, en 1830. Una escafandra se compone de un traje impermeable de tejido de goma, empalmado a un pectoral metálico que tiene alrededor del cuello una arandela a la que se fija el casco de cobre laminado. Este, además de tres gruesos vidrios para asegurar un amplio sector de visión, lleva el enchufe del tubo de aire y una válvula de descarga que el buzo acciona con un movimiento de la cabeza. Completan el atuendo del buzo los zapatos (de unos 15 kg. de peso el par) y dos plomos de unos 18 kg., uno en el pecho y otro en la espalda. La escafandra completa podría pesar unos 80 kg. El tubo de aire es flexible y está confeccionado con varias capas de tejido para que no se aplaste. El medio tradicional de comunicación, a la par que de seguridad, es la guía: una sondaleza, a uno de cuyos extremos está asegurado el buzo mientras el otro extremo es mantenido en superficie por el conductor, también denominada guía; en los aparatos modernos también se incluye una comunicación telefónica entre el buzo y el guía.

El aire es suministrado con una bomba especial manual, y menos a menudo con motocompresores, ya que éstos tienen el inconveniente de que enrarecen y calientan el aire. Este debe suministrarse a la presión correspondiente a la profundidad y en la cantidad adecuada para asegurar un recambio que contenga, dentro de los límites tolerables, el dióxido de carbono, cuya peligrosidad aumenta con la presión. Esta clase de esca-

fandra se emplea, normalmente, hasta una profundidad de 50 m. y puede llegar —aunque sólo por poco tiempo y con especiales precauciones, sobre todo al volver a la superficie, que debe hacerse lentamente y con varias detenciones a fin de evitar las embolias— hasta un máximo de 70-80 m. Para profundidades mayores, hasta de unos 150 m., se usan escafandras rígidas con brazos y piernas articulados, en las que el

experimentado en 1865, pero tenía el inconveniente de la exigua capacidad del depósito de aire comprimido que el buzo transportaba a la espalda, lo que obligó a diseñar un modelo mixto en el que el depósito está conectado por un tubo a una bomba situada en la superficie.

Durante la Segunda Guerra Mundial, *J. Y. Cousteau* y *E. Gagnan* crearon la escafandra autónoma, de uso general en la actuali-



Uno de los buzos de la U.I.S. es sorprendido por nuestro objetivo al salir de la cámara de descompresión, una vez finalizados sus ejercicios en el tanque hidráulico.

buzo se halla a presión atmosférica, si bien la libertad de movimientos es en extremo limitada.

El Buceo Autónomo

Aparatos modernos autónomos que tuvieron su origen en los medios de salvamento para submarinos siniestrados, encuentran amplio uso no sólo para fines bélicos, sino también para investigación, exploración y pesca submarina. En ellos, la escafandra está prácticamente reducida a una máscara con una boquilla.

El primer modelo de escafandra autónoma se debe a los franceses *Rouquayrod* y *Denayrouze*, y fue

dad. Estos combinaron dos elementos utilizados con anterioridad: la botella de aire comprimido de *Le Prieur* y el regulador de presión de *Rouquayrol-Denayrouze*.

Las escafandras autónomas, complementadas con las aletas de natación y las lentes submarinas, permiten al buzo flotar en equilibrio hidrostático y nadar libremente, a diferencia de las escafandras no autónomas; por otra parte, reducen considerablemente el peligro de accidentes. No obstante, puede considerarse en 100 m. la profundidad máxima alcanzable con estos equipos; más allá, el buzo está expuesto a la narcosis (síntomas

aparecidos por hiperpresión a partir de cierta profundidad entre 40 ó 60 m., si usan escafandra autónoma o bombas de oxígeno. Esto es debido al aumento de la presión parcial de CO₂ y O₂ en los tejidos y se manifiesta por alteraciones de la percepción, euforia, etc. Este estado desaparece gradualmente cuando la presión disminuye, es decir, cuando los buceadores vuelven a la superficie. Se previene reduciendo la proporción de O₂ en el aire que se respira y utilizando hidrógeno o helio en lugar de nitrógeno).

Misiones, medios y proyectos de la U.I.S.

Con estos preliminares podíamos entrar de lleno en la materia que nos había llevado hasta allí: la U.I.S.

Esta Unidad surgió como necesidad derivada del desarrollo del Buceo en la Armada, ya que las distintas modalidades y continuos avances, presentaron, por contrapartida, unas importantes barreras de adaptación técnica y fisiológica para el buceador. El CF. don Gerardo Fraile nos explica: *El aire de nuestros pulmones, compuesto de Oxígeno y Nitrógeno, a determinada presión —unos 6 m. de profundidad— puede producir efectos de «narcosis», lo que nosotros denominamos «borrachera de las profundidades». Si continuamos descendiendo hasta los 90 m., nos encontramos con que el Oxígeno, a partir de los 2 kg. de presión absoluta, es venenoso, por lo que se hace imprescindible el suministro de una mezcla respirable al buceador, compuesta de Oxígeno y Helio. De todo es fácil deducir que los diferentes niveles de presión implican unas medidas de adaptación al medio, lo que a su vez comporta una serie de estudios y proyectos experimentales orientados a actualizar e incrementar los medios y conocimientos existentes en el panorama general del Buceo.*

Antes de continuar, es preciso hacer constar que la U.I.S. está constituida por un grupo de expertos profesionales que va desde su Jefe, un CC. (EC.), Licenciado en Química y Especialista en Tecnología del Buceo, que actúa como Director Adjunto de Programas de Investigación y que es auxiliado en su labor por un grupo de personal de la Armada y científicos de otras procedencias, con reconocidas aptitudes para la importante misión que desarrollan.

—Y, ¿en qué consiste exactamente esta misión? Para responder a esta pregunta, nadie mejor que el propio Jefe de la U.I.S. CC. (EC), don José García Gómez quien, en pocas palabras nos expone la función que desempeña su equipo:

—*En la U.I.S. se desarrollan los Programas de Investigación que nos llevarán a una mejor aplicación de los métodos y técnicas de Buceo, al propio tiempo que nos facilitarán un mayor conocimiento de la fisiología humana en condiciones de aumentos crecientes de presión. Para todo esto contamos con una infraestructura y unos medios de personal y técnicos adecuados a las necesidades.*

—¿Nos puede decir cuáles son estos medios de que dispone la U.I.S.?

—*Bien, en cuanto a personal, contamos con un CC. (EC), licenciado en Químicas y Especialista en Tecnología de Buceo; un Oficial del Cuerpo de Sanidad de la Armada, Especialista en Medicina Subacuática; un TN. Ingeniero de Armas Navales (EC), licenciado en Químicas; un AN. (EE) Buzo; un Tte. de Sanidad (EE) que posee la Aptitud para tratamientos de accidentes de Buceo; un Tte. de Inf.^a M.^a (EC), licenciado en Psicología y Buceador Elemental; un licenciado en Químicas, contratado civil; un Ingeniero Naval, contratado civil; dos Subtenientes Buzos, con la calificación de gran profundidad; un Oficial de Arse-*

nales, Delineante y tres Marineros de Segunda.

En lo relativo a los medios técnicos e instalaciones, la U.I.S. dispone de un Complejo Hiperbárico compuesto por una cámara de descompresión horizontal con antecámara de acceso, simulador de torreta, cámara auxiliar y tanque hidráulico. Está preparado para efectuar inmersiones experimentales hasta 300 m. de profundidad, empleando mezclas respirables de Helio-Oxígeno en cuanto se le acoplen las debidas instalaciones de control, habitabilidad y suministro de gases. Cuenta, también, con unos departamentos de preparación, análisis y almacenamiento de mezclas respirables con instalaciones de aire, Oxígeno y Helio.

Por último, se encuentran las Secciones de Fisiología-Esfuerzo, Psicología, Proyectos y Cálculo.

Fundamentalmente, estos son los medios con que contamos para realizar nuestros programas.

Durante nuestro recorrido por las diferentes Secciones, nos interesamos por la situación en que se encuentran actualmente los distintos proyectos de investigación llevados a cabo en la U.I.S. y la repercusión internacional a estos estudios. A todo ello nos responde el CF. don Gerardo Fraile, Jefe del C.B.A.:

—*Actualmente, podemos afirmar que en la Armada tenemos operativos los 120 m. de profundidad. No obstante, hoy está en vías de realización el proyecto PRESO-FOND, para conseguir llegar a los 300 metros operativos.*

En cuanto a la repercusión internacional de los estudios que aquí se realizan, debo decir que es muy grande; tanto en Francia como en Italia están muy interesados en nuestros avances. Por otra parte, hemos enviado algunos estudios a EE.UU., con lo que hemos conseguido un prestigio exterior muy considerable.

—Todos estos proyectos e investigaciones, sin duda, serán muy costosos; según esto, ¿puede decirnos cuál es la aplicación del Buceo para que pueda hacer rentable la inversión económica en este campo?

—*La utilidad de nuestras investigaciones para la vida civil es enorme: investigación del magma marino, explotación petrolífera, estudio de peces, etc., lo cual es especialmente interesante en un país que, como el nuestro, cuenta con una plataforma continental tan extensa.*

Y para el campo militar, su proyección es no sólo importante, sino imprescindible: rescates submarinos, dominio de la plataforma continental, localización de armas tácticas, detección y apoyo, etc.

—La tecnología que se emplea en el C.B.A. es muy compleja. ¿En qué medida depende el Centro de Buceo del exterior para su fabricación?

—*Este Centro se ha independizado tecnológicamente del exterior. Para lograrlo, hemos involucrado a una empresa civil en la fabricación de nuestros aparatos, así que podemos decir que tenemos «tecnología C.B.A.».*

Por otra parte, mantenemos una independencia respecto al material y a las necesidades que surgen en este sector, ya que la Junta Facultativa de este Centro es la única responsable de ello.

Mi viaje a las profundidades

Nos encontrábamos ya en la sala del Complejo Hiperbárico del C.B.A., compuesto por una cámara de descompresión, campana abierta y tanque hidráulico, con posibilidad de efectuar inmersiones experimentales hasta 120 m. de profundidad. En esta cámara se simulan los efectos que produce

en la fisiología humana el descenso del buceador a determinados metros bajo el mar.

Una vez que me pude hacer una idea superficial, acepté la invitación que se me hizo para introducirme en la cámara de descompresión y experimentar los efectos de una inmersión simulada.

Sin pensarlo mucho, pasé al interior de esa pequeña habitación cilíndrica provista de dos camillas, una a cada lado, donde se tumban los buceadores para la descompresión.

Una vez cerrada la cámara, me encontré metida en una especie de «olla a presión» y observada desde fuera por mis acompañantes, a través de unas diminutas ventanas redondas. Inmediatamente, empecé a sentir los efectos del descenso aunque, según el CF. don *Gerardo Fraile*, que me acompañó en mi «viaje a las profundidades» (tan sólo fueron 6 metros, pero me pareció un abismo), me estaban dando un «paseo de señorita», pues, al parecer, descendíamos muy despacio. No obstante, mis oídos se resintieron casi de inmediato. Nada más «tocar fondo» procedimos al ascenso, que también produce sus efectos, pues además de sentir un enorme alivio, una fina neblina de aire frío se fue extendiendo por la pequeña estancia: «Es el aire que al descender se condensa nuevamente».

Mi excursión a 6 m. bajo el agua terminó en unos minutos. A la salida, el fogonazo de un flash inmortalizó mi pequeña hazaña.

Seguidamente, reiniciamos nuestra visita por las instalaciones de la U.I.S., mientras el CC. (EC), *José García Gómez*, nos expone los proyectos de investigación que están siendo llevados a cabo actualmente en la Unidad de Investigación Subacuática:

—*En agosto de 1982 se programó el proyecto «PRESOFOND» sobre inmersiones experimentales en simulador hiperbárico a gran profundidad, con objeto de llegar a conseguir permanencias humanas hasta 300 metros de profundidad.*

Como he dicho anteriormente, hoy por hoy, la Armada tiene operativos hasta los 120 m. de profundidad en el Complejo Hiperbárico del C.B.A. El «PRESOFOND» se encuentra todavía en proyecto, pero podemos decir que ya hemos alcanzado los 200 m. en el nuevo Complejo Hiperbárico de la U.I.S. Para este proyecto recibíamos una subvención con la que, en la actualidad no contamos, lo que nos ha obligado a ir mucho más despacio en su consecución.

—¿Y cuál sería la repercusión de los resultados de estos experimentos?

—*Pueden tener gran repercusión sobre el buceo industrial en España, con la mejora de la tecnología que esto puede suponer y la capacitación del personal para los trabajos en instalaciones petrolíferas, minería, tendido de cables y conducciones submarinas, además de suponer un avance importante en cuanto al rescate y salvamento en gran profundidad, lo que, en definitiva, redundaría en beneficio de la economía nacional.*

Finalizada nuestra visita por este apasionante terreno de la investigación subacuática, nos despedimos del equipo de la U.I.S. con la satisfacción de haber penetrado en ese bello y misterioso mundo del silencio, que nos ha hecho comprender los esfuerzos que supone cualquier paso adelante, cuando se cuenta, como en este caso, con las profundidades del mar como campo de maniobras.



DON ALVARO DE BAZAN Y GUZMAN



Primer Marqués de Santa Cruz (Granada, 1526 - Lisboa, 1588). En 1562 fue nombrado Capitán General de ocho galeras y tuvo a su cargo la vigilancia de Gibraltar. En los años siguientes (1563-65) sirvió en el Norte de Africa y en el Mediterráneo contra los turcos y sus aliados, hasta que pasó a Nápoles (1566) como Capitán General de las galeras, con la misión de asesorar a D. Juan de Austria, Capitán General de la mar, servicios que en 1569 Felipe II recompensó con el título de Marqués de Santa Cruz. Desde este cargo limpió de piratas las aguas sicilianas y organizó los astilleros napolitanos, desarrollando la construcción de buques de guerra. Tuvo el mando de las galeras de reserva en la batalla de Lepanto (1571), en la que tuvo una participación destacada, particularmente al acu-

dir en ayuda de las galeras venecianas y de los caballeros de Malta. En 1576 se le nombró Capitán General de las galeras de España. Hizo las campañas de Portugal (1580), apoyando por mar las acciones del Duque de Alba, y más tarde intervino en la toma de las Azores (1528), últimas plazas fieles a prior de Crato. Después de estas campañas fue ascendido a Capitán General del mar océano y nombrado grande de España.

Como autoridad suprema de la Flota de Felipe II, Bazán empezó a organizar la que se llamaría Gran Armada, que él concibió con fines más bien defensivos. Los debates surgidos en torno al modo en que preparó la gran flota le amargaron de tal suerte, que, según se dice, fueron causa de su muerte.



El Comandante Aguilar, Jefe de la UNIR, con sus Oficiales. A la izquierda del grupo, un proyectil calibre «González Byass».



Ametralladora lista para abrir fuego.

VIVAQUEANDO EN LA

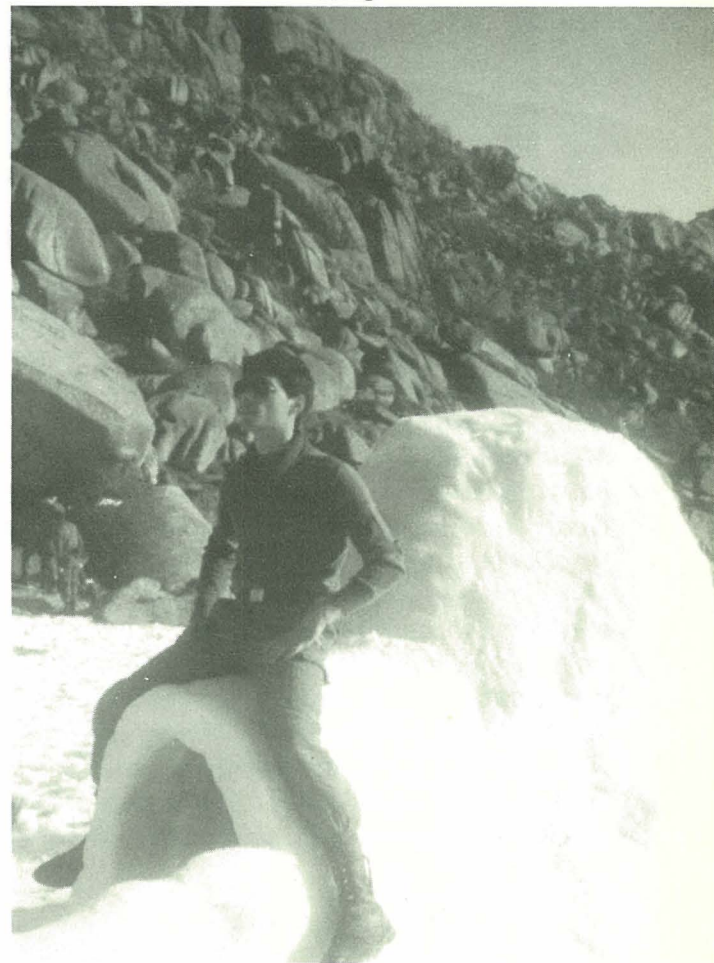
El apresurado abrir y cerrar de taquillas indicaba bien a las claras que el 21 de marzo no iba a ser una jornada más en el adiestramiento de la Unidad de Intervención Rápida de la Agrupación de Infantería de Marina. El Plan de Adiestramiento señalaba ejercicios de fuego real, tácticos y de endurecimiento durante tres días vivaqueando sobre el propio terreno. Había que formar rápidamente con el equipo individual del combatiente al completo para revista, y las agujas del reloj no descansaban un segundo en su circular recorrido.

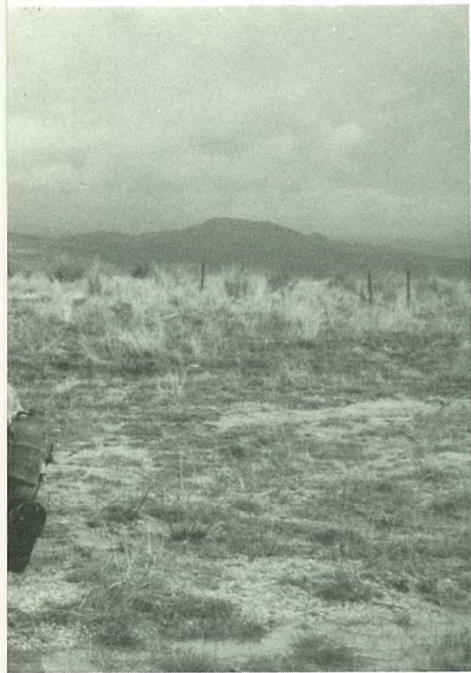
Tras la revista, orden de embarcar en los vehículos; y la columna motorizada sale del cuartel de Ciudad Lineal en dirección a la zona de El Palancar, lugar previsto para los ejercicios de fuego real.

A bordo del jeep, el Comandante don José María Aguilar Romero, Jefe de la UNIR, va comentando que precisamente será hoy el «bautizo de fuego» de los recién incorporados procedentes del CEIM. Me amplía que en el adiestramiento figura pasar por la «pista de fuego» al menos dos veces. La primera, la prevista para hoy, será sólo situarles tendidos dentro de la pista, y quietos durante la acción, pues sólo se trata de acostumbrarles al ruido y cascotes de las explosiones y a oír silbar sobre sus cabezas las ráfagas de ametralladora. En otra jornada la recorrerán arrastrándose. Es una vivencia muy importante dentro del adiestramiento individual del combatiente.

El último tramo se hace por pista y caminos de tierra, embarrados, encharcados y generosos en baches y, por si fuera poco, cruzados por algún que otro arroyo de agua de chocolate; los vehículos mache-tean bruscamente y van adquiriendo un color terroso, que la fina y pertinaz lluvia se afana en deshacer.

Un Igloo.





Suboficiales y Cabos Primeros, antes de emprender la marcha para acabar vivaqueando en Manzanares El Real.

SIERRA DE MADRID

Un breve descanso en las nevadas cumbres de la sierra para restaurar fuerzas y proseguir la marcha de endurecimiento.



El Palancar, enorme circo natural, proporciona a este cronista el siempre grandioso espectáculo de unos ejercicios de tiro real con las armas portátiles y de acompañamiento de la UNIR. Al final, la pista de fuego: nuestros soldados bisoños tendidos sobre el barro, quietos y en tensión, esperan. Las explosiones de las cargas levantan columnas de piedra y barro que al caer sobre ellos los termina de embadurnar; el

ruido de las cargas al estallar, el silbido de los proyectiles de las ráfagas de ametralladora, entremezclados con su tableteo componen la «obertura» en el adiestramiento de combate.

Después, regreso a la zona de espera de los vehículos, en donde una ración de campaña nos aguarda. La lluvia y el aire impiden encender las pastillas de meta, por lo que el contenido de la lata de



Marcha de endurecimiento por la sierra.

cocido pasa engelatinado a la gambuza del cuerpo; menos mal que una piadosa bota de buen vino tinto hace que lo calentemos por dentro. La ración, incluido el cocido, nos sabe a gloria, el bonito de la otra lata nos resulta precioso, y no digamos de la macedonia de frutas que contenía la tercera.

Un breve descanso, y en marcha hacia la zona de Manzanares el Real. Sigue la lluvia, con intervalos. Se comienza a vivaquear: con los ponchos se montan las tiendas, y sobre las esterillas los sacos de dormir. Y como para dormir hace falta sueño, y eso sobra, pues... ¡Buenas noches!

El día 22 amaneció gris y fresco, apropiado para andar. Marcha de endurecimiento. El agreste paisaje que se contempla hace que se olvide el atisbo de cansancio, cerros, collados, barrancos, montañas al fondo, arroyos de claras y frías aguas, pinares, angostas cañadas... y la nieve. Cubierta la etapa, se impone vivaquear, eligiéndose un collado cubierto de nieve. Otra vez ponchos, esterillas, sacos de dormir... e iglús.

La nieve es buena materia para «escultores» y para «artilleros». Una batalla campal de bolas no se hace esperar y calmados los ánimos, unos burlones muñecos surgen animando el panorama. El Capitán, don

Manuel Giles Alcalde, se sale con la suya disponiendo la construcción de «igloos», que así se llaman. Va anocheciendo. En los recovecos de las rocas se hacen pequeñas hogueras para calentar café con leche, después se monta el dispositivo de seguridad y ¡a las tiendas! Una vela encendida aporta calor y luz, a cuyo cobijo surge la grata charla con el compañero.

Desde fuera, y algo lejos, el vivac es fantasmagórico: sobre la nevada superficie del suelo, con el fondo de una noche estrellada, se yerguen inmóviles unas extrañas criaturas espectrales; son las tiendas iluminadas tenuemente por las velas...

La mañana del 23 sorprende por su radiante sol. Hay que regresar, desandar lo andado, pero por caminos diferentes, aunque el paisaje sea grandiosamente el mismo. También es largo el camino, pero las canciones lo alegran. Se llega a la zona donde esperan los vehículos.

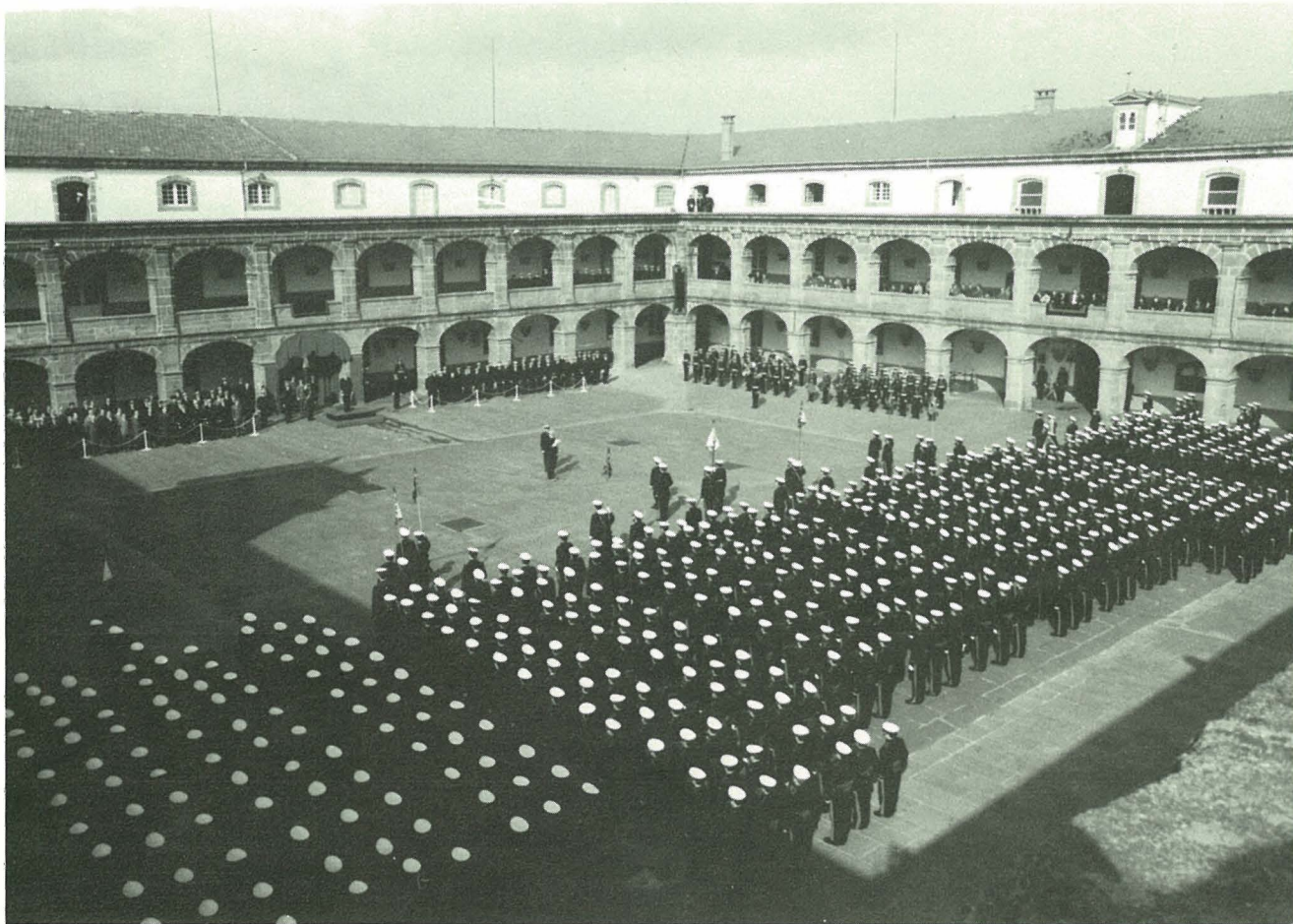
El cigarrillo bajo el toldo de los camiones sabe a gloria. A espaldas queda la sierra de Madrid. Se avistan las torres de la zona de Ciudad Lineal. Ya sólo se piensa en dos cosas: una reconfortante ducha caliente al llegar al Cuartel, y en la salida de francos de después.



FSC instalado para los ejercicios de tiro.

Mortero de 81 mm. Introduciendo una granada.





Tercio del Norte. Un momento de la ceremonia, que fue presidida por el Vicealmirante Sobrino.

EN UN AN

Al cuartear la rosa de los vientos de la Historia Naval de España, se abren dos efemérides inolvidables: 1248, fundación de la Armada; 1537, creación, dentro de la Armada, de la Infantería de Marina.

Se conmemoran en este año los 736 y 447 Aniversarios de dos impulsos básicos encaminados hacia el logro del poder marítimo. No son muchos ni pocos los 289 años que los separan. Fueron los que el devenir de los tiempos iba aconsejando, antes no era llegado el momento; así lo vieron Fernando III y Carlos I.

Han de transcurrir otros 378 años para alcanzar nuevo hito en la ruta del poder marítimo: 1915, creación del Arma Submarina. Luego, dos años después, en 1917, nacería el Arma Aérea con el nombre de Aeronáutica Naval. El componente Fuerza ya adquiere sus cuatro dimensiones en la guerra naval: superficie, costa, aguas submarinas y aire.

Todo Aniversario es siempre grato y positivo, pues sirve para rememorar un comienzo, examinar una trayectoria y proponer un futuro. El comienzo fue atender a la necesidad de disponer permanente-





Tercio del Norte. El Coronel Vega hace entrega al Soldado Valle de un placa.

IVERSARIO

mente de una tropa naval específicamente adiestrada para abordajes y acciones en costa. La trayectoria, lealtad acrisolada y acometividad en toda acción llevada a cabo en cualquier escenario del mundo en que, embarcada, y desde los barcos, hizo acto de presencia o de fuerza. Su futuro, disponibilidad y renovación incesante para cumplir en todo momento, y con eficacia, la misión que, dentro del marco de la Armada y en coordinación perfecta con los demás componentes navales, se le vaya asignando.

Las unidades todas de nuestra Infantería de Marina, y sus hombres, celebraron esta efeméride con solemnes y, a la vez, entrañables actos, de los que este BIP hace reseña:

TERCIO DE ARMADA.—Fue elegido, precisamente el 27 de febrero, día fundacional, para la sustitución del Estandarte que SAR. la Princesa Doña Sofía, entregó el 8 de octubre de 1972, por el reglamentario donado por el Congreso de los Diputados en la persona de su Presidente, el antiguo Te-

◀ Tercio de Armada. El Presidente del Congreso de los Diputados y antiguo Teniente de Infantería de Marina, don Gregorio Peces-Barba, pasa revista a las Fuerzas, antes de la entrega del nuevo Estandarte.

EN UN ANIVERSARIO

niente de Infantería de Marina don Gregorio Peces-Barba Martínez. Una copa de vino español en el «Club de Tropa» del TEAR rubricó esta efemérides. Esta Unidad, eminentemente preparada para la guerra anfibia, data de 1566, aunque toma su antigüedad inmediata al Regimiento de la Mar de Nápoles, 1537.

TERCIO DEL SUR.—Se sumó al TEAR en la celebración. Fue reorganizado en 1734.

TERCIO DEL NORTE.—«Valor y disciplina» es su lema. Se precia de poseer la CRUZ DE TOLosa, por ser la primera unidad española que batió a los franceses en su propio territorio, año 1814. El «Quartel de Dolores», fábrica del año 1760, enmarcó esta celebración en la que el Coronel, don Rafael Vega Rodríguez, hizo entrega al soldado José Mauricio Valle Rey de una placa conmemorativa que, como símbolo de tradición y de continuidad, se dona al soldado más joven. Acompañaron, como es tradición en esta efemérides, los Infantes de Marina retirados.

TERCIO DE LEVANTE.—El Coronel don Andrés Estarellas Marcús resaltó que este día no sólo es de la Armada, sino de la Historia de España. El CEIM vivero de soldados de las franjas rojas, se unió al Tercio en su celebración.



Tercio de Levante. El Coronel Estarellas impone la Cruz del Mérito Naval a un Infante de Marina.



Tercio de Armada. Nuevo Estandarte donado por el Congreso de los Diputados.

EN UN ANIVERSARIO

AGRUPACION DE MADRID.—Se sumó al acto la «Orden del Tercio Viejo de la Armada del Mar Océano». El Coronel don Octavio Aláez Rodríguez, tras señalar la trascendencia que, para quienes vestimos el uniforme del botón de ancla, supone este Aniversario, acompañó al Almirante Jefe de Jurisdicción Central en la imposición de condecoraciones y entrega de premios a Infantes de Marina más distinguidos en el pasado año.

AGRUPACION DE CANARIAS.—El Coronel don Gastón Corral Puig, resaltó ante sus Infantes de Marina y antiguos miembros de Infantería de Marina este 447 Aniversario, hito de gloria en nuestra Armada.

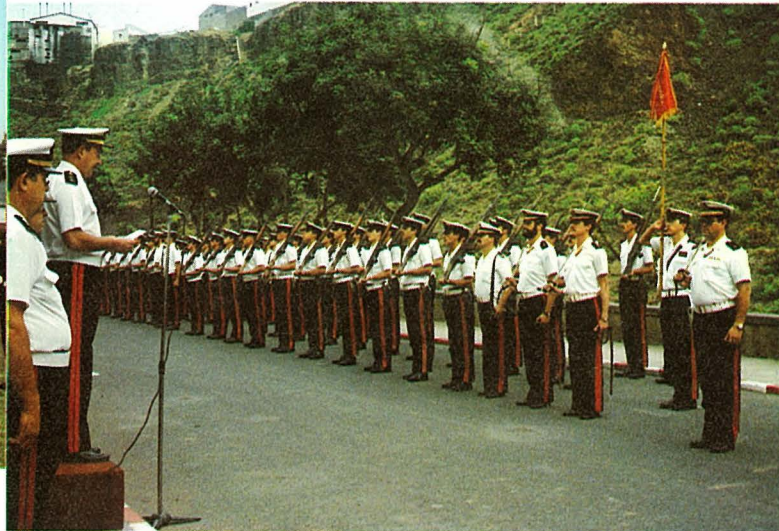


Agrupación de Madrid, «Acoge Señor a quienes murieron en estos 447 años».



Agrupación de Madrid - La Bandera de España - Las tres Banderas de cada Batallón (1748) - La Bandera del Tercio Viejo de la Armada del Mar Océano.

Agrupación de Madrid. Nuevos Infantes de Marina, herederos de una vieja historia.



Agrupación de Canarias. El Coronel Corral pronunciando un discurso conmemorativo del 447 Aniversario.



¡Infantes de Marina de la Armada! En dónde estéis, quiénes quiera que seáis. También a vosotros, ya ausentes, que participásteis en la expedición a Argel de 1541, en la Batalla de Lepanto en 1571, en los desembarcos de Túnez (1573), de San Salvador de Brasil (1625), de Pensacola (1770), en la defensa de La Habana (1762), en los desembarcos de Tolón (1793) y en Cerdeña (1793), que defendistéis Ferrol en 1800, que reconquistásteis Buenos Aires en 1806, que teñistéis de sangre enemiga las cubiertas de tantas naves... y recientemente en las operaciones de Ifni y Sáhara de 1957 supistéis, con lealtad y valor, servir a España a través de nuestra Armada, recibid en este vuestro 447 Aniversario el cariño y el reconocimiento de todos los que, al igual que vosotros, lucimos el botón de ancla.

PARCELAS MARINERAS

MIL CIENTO VEINTE HOMBRES JURARON BANDERA EN EL CUARTEL DE INSTRUCCION DE MARINERIA DE CADIZ



A las 11 de la mañana del pasado 14 de abril, tuvo lugar en el Centro de Instrucción de Especialistas y Cuartel de Instrucción de Marinería de Cádiz, la jura de Bandera de 976 inscriptos de marinería pertenecientes al 2.º/84, 129 voluntarios normales, un marinero de 2.ª, 9 soldados de infantería de Marina y 5 paisanos.

La solemne ceremonia fue presidida por el Contralmirante Jefe del EM de la Zona Marítima D. Antonio López-Cerón y Fernández de Alarcón. Tras la celebración de la Misa, les fue tomado juramento por el Capitán de Corbeta D. Carlos Saez de Inestrillas Martínez. Acto seguido pronunció una vibrante alocución el Capitán de Navío Comandante del CIM, D. Manuel Zambrano Ortega.

Esta efemérides tuvo un triste acaecimiento: Carlos Cascales Molina era uno de esos jóvenes que aquella mañana prestaría juramento. La no-

che anterior su madre salió de Granada para asistir al emotivo acto. Un accidente de carretera segaría para siempre su ilusión. El CN. Zambrano se lo notificó a Carlos y dispuso que un coche le llevara al lugar del trágico suceso. El joven marinero le dijo: «Mi Comandante, le estoy muy agradecido... lo importante es rezar mucho por mi madre que está muerta... pero ¿cuando voy a jurar Bandera? Tengo que volver mañana, no puedo quedarme sin jurar». El CN. le tranquilizó diciéndole que lo haría en junio, pero a su pena por la muerte de un ser tan querido se unió este sentimiento de retrasar su jura a la Bandera.

Desde el cielo, aquella mañana bajó un beso y se estampó en la Bandera, cubriendo el vacío lugar del de Carlos Cascales Molina, marinero de segunda de la Armada.

(Gabinete de Prensa ZM Estrecho)

JURA DE BANDERA EN LA ESCUELA DE SUBOFICIALES

El pasado veinticinco de abril tuvo lugar en la Escuela de Suboficiales el solemne acontecimiento de la prestación de juramento de fidelidad a la Bandera de ciento quince alumnos de la IMECAR, siete Sargentos músicos de reciente ingreso en la Armada y un paisano, padre de uno de los alumnos de la IMECAR, de esta forma, dentro de una familia, juraron Bandera dos generaciones.

Con antelación a las once de la mañana, hora señalada para el comienzo de la ceremonia, muchos familiares y amistades de los que iban a jurar ocuparon las tribunas, provistos muchos de ellos de cámaras fotográficas para así «perpetuar» tan trascendental acontecimiento en la vida de su hijo.

Indudablemente, en la vida de un hombre, el juramento de fidelidad a su Bandera es uno de los hechos más trascendentales. Es inolvidable, como lo es el de su primera comunión, el de su boda, el de su primer hijo... Puede decirse que los humanos transcurrimos nuestro existir de efemérides en efemérides. Eso es lo que se recuerda luego cuando, con los cabellos blancos y apartados de toda actividad profesional, hacemos balance de nuestras vidas. Son los hitos del camino que vamos recorriendo.

Ser Suboficial de Complemento es un privilegio y una responsabilidad. «Nobleza obliga» es un adagio que conjunta estas dos palabras en una sola: SERVIR, y para ello, saber, estar capacitado, poseer unas virtudes humanas y militares, hacerse querer y respetar y obedecer de aquellos a quienes la Patria pone bajo su mando para garantizar la soberanía, independencia, integridad territorial y el ordenamiento constitucional de España.

A las once de la mañana hizo su entrada en la Escuela el Almirante Capitán General de la Zona Marítima del Estrecho, rindiéndoselo los honores de ordenanza, pasando a continuación revista a las compañías de alumnos formadas en el patio de armas. Entre las autoridades navales se hallaba el Contralmirante Director de Enseñanza Naval.

Se inició el acto con la celebración del Santo Sacrificio de la Misa. Luego el Capitán de Corbeta Ayudante Mayor de la Escuela les tomó juramento, pasando a continuación de uno en uno a refrendarlo con un beso a la Bandera.

En señal de aceptación, de acogida del compromiso por España, fueron desfilando bajo el arco formado por el sable y la Bandera roja y gualda.

El Capitán de Navío, Director don José Antonio Benítez Carrasco, tras felicitarles por el juramento pasó a pronunciar una alocución en la que les exhortó a cumplir como Sargentos de la Armada, pues sólo de esta forma servirán a España, y luego, cuando hayan de volver a sus profesiones civiles que recuerden que en todo trabajo, cualesquiera que sea, se sirve a la Patria igualmente.



El Almirante Capitán General de la Z. M. presidió la ceremonia.



Pasando revista antes de la Jura.



Pasan «de a tres» bajo el arco formado por la Bandera y el Sable.

Dos alumnos de la IMECAR depositaron una corona de laurel en recuerdo y homenaje a los muertos por la Patria; una salva de fusilería y la interpretación de la Oración, cerraron este recuerdo a los que dieron su vida por España.

Un brillante desfile militar, que arrancó grandes aplausos, cerró esta efeméride en la Escuela de Suboficiales de la Armada.

(Oficina de prensa ZM Estrecho)

JURA DE EN ESCUELA



CN. don Miguel Molinero Fernández, Comandante Director de la Escuela Naval Militar.



Alumno aspirante IMECAR ante la Bandera.

Toda jura de Bandera es siempre «noticia» ya que no sólo se trata de un hecho trascendental en la vida de quien lo realiza, sino que es, además, un acontecimiento familiar; sin olvidar la emoción que causa contemplar su ceremonial, tanto para los demás espectadores como para la Fuerza que asiste.

El pasado veintiséis de abril tuvo lugar en la Escuela Naval Militar de Marín el acto de prestación de juramento de fidelidad ante la Bandera, de los Alféreces alumnos de las Escalas básicas de los Cuerpos de Sanidad (Medicina y Farmacia), Jurídico e Intervención; así como de ciento cincuenta y cuatro aspirantes alumnos de la IMECAR y treinta y cuatro de la IMERENA.

El acto, presidido por el Almirante Capitán General de la Zona Marítima del Cantábrico, dió comienzo a las 1100 horas con la celebración del Santo Sacrificio de la Misa. A continuación se efectuó la ofrenda a los muertos, que este año revistió gran emotividad ya que uno de los aspirantes alumnos de la IMECAR que debería haber jurado ese día, D. Juan Francisco Casado Fuminalla, desapareció en el mar, recuperándose la antevíspera su cuerpo.

Seguidamente, el Capitán de Navío Segundo Comandante Subdirector D. Ildefonso Pulido Ortega les tomó juramento pasando, acto seguido, de uno en uno a refrendarlo besando la Bandera. Luego, en señal de aceptación, pasaron de «a tres» bajo el arco formado por la Enseña y el sable.

El Capitán de Navío Comandante Director D. Miguel Molinero Fernández dirigió una alocución señalando que: «El juramento, o promesa, que acabáis

BANDERA LA NAVAL MILITAR



Pasando «de a tres».

de hacer no es mero formulismo, os compromete ante Dios, Juez Supremo, y ante vuestro honor, el más exigente de los códigos. Y vuestro compromiso es de por vida, y aun a riesgo de la propia vida...». Tras glosar su significado, prosiguió: «En sólo algo de tres meses hemos tenido que hacer de vosotros, no ya unos buenos soldados o marineros, sino daros formación suficiente para mandar soldados o marineros. Y para esto no bastó inculcaros disciplina, sino el sentido de ejemplaridad en la disciplina; no sólo enseñaros a ser subordinados, sino también adoctrinaros en el espíritu jerárquico de la milicia... Para poder mandar no basta con saber obedecer, se requiere además competencia para ejecutar y facultades para decidir... se ha de poseer un firme y prudente sentido de la justicia para lograr la obediencia haciéndose querer y respetar».

Concluyó diciéndoles: «Llegará el día en que dejéis la Armada para integraros de nuevo en la vida civil. Sed ejemplo vivo de entrega en cualquier lugar o profesión, trabajad con honradez y entusiasmo, esforzados en el cumplimiento del deber cotidiano sin debilidades ni flaquezas, anteponead a todo egoísmo personal el bien común y la grandeza de España. Os doy mi más cordial enhorabuena, con la convicción de que los nobles sentimientos que os han hecho vibrar de emoción hoy, perdurarán siempre en vuestros corazones». El Himno de la Escuela Naval, junto con un brillante desfile pusieron final a tan inolvidable ceremonia.

Este cronista sintió un sano deseo de saber como se desarrolla la formación de los IMECAR e IMERENA, por lo que aprovechando su estancia en la



Un Alférez, Alumno del Cuerpo Jurídico, refrendará con un beso su Juramento.

Escuela Naval, se encaminó muy de mañana a la Jefatura de Estudios a fin de satisfacer su curiosidad. No se atrevió a preguntárselo al Capitán de Navío Director, debido a que como es amigo personal, no hay mejor muestra de amistad que la de no incidirle en vísperas de una jura de Bandera, que demasiados problemas y protocolo gravitan sobre su persona.

Los Profesores, aunque también apremiados, de trabajo hicieron un huequecito y me atendieron. La formación de los IMECAR e IMERENA consta de dos ciclos: CICLO DE FORMACION BASICA (CFB) y CICLO DE ADAPTACION PARA EL SERVICIO (CAS).

El CFB se imparte en la Escuela Naval Militar del 10 de enero al 26 de abril, con 407 períodos de clase, de los que 242 son teóricos y 165 prácticas. Este CFB lo realizan con la categoría de «aspirante alumno».

Las materias pueden agruparse en COMUNES y en ESPECIFICAS. Son COMUNES para todos los aspirantes alumnos de los Cuerpos de Oficiales de la Armada, las siguientes materias: Espíritu Militar, Conducta, Ordenanzas y Moral, Pedagogía del Mando, Educación Militar, Educación Marinera, Educación Física y Deporte, Conferencias de Religión, Historia Naval, Conferencia de Cifra y Seguridad Naval, Derecho Militar, Cultura y Arte Naval.

En cuanto a las ESPECIFICAS tenemos: **CUERPO GENERAL (SERVICIO DE OPERACIONES Y ARMAS):** Navegación, Cinemática y CIC, Comunicaciones, Armas I, Derecho Militar, Adiestramiento a Flote. **CUERPO GENERAL (SERVICIO DE ENERGIA Y PROPULSION):** Teoría del Buque y Seguridad Interior, Instalaciones Propulsoras, Combustibles, Lubricantes y Tratamiento de Aguas, Electrotecnia Naval, Funciones del Oficial de Máquinas y Mantenimiento, Adiestramiento a Flote. **CUERPO DE INGENIEROS DE LA ARMADA:** Teoría del Buque y Seguridad Interior, Armas, Instalaciones Propulsoras, Electrotecnia Naval, Funciones de Oficial Ingeniero, Adiestramiento a flote. **CUERPO DE INFANTERIA DE MARINA:** Topografía, Táctica de Pequeñas Unidades, Armamento, Tiro, Organización y Régimen Interior, Adiestramiento a Flote, Prácticas de Campo. **CUERPO DE INTENDENCIA:** Contabilidad General, Administración Económica de la Armada, Contratación Administrativa, Aprovechamiento y Transportes, Haberes y Legislación Económica de la Armada, Adiestramiento a Flote. **CUERPO DE SANIDAD (MEDICINA):** Medicina Naval, Fisiología Aplicada a la Educación Física, Organización Sanitaria, Prácticas Profesionales, Adiestramiento a Flote. **CUERPO DE SANIDAD (FARMACIA):** Contabilidad General, Contabilidad de Farmacia, Bromatología, Organización Farmacéutica, Adiestramiento a Flote. **CUERPO JURIDICO:** Derecho Marítimo Internacional, Derecho Penal Militar, Derecho Procesal Militar, Derecho Administrativo Militar, Derecho Social Militar, Organización de los Ejércitos, Prácticas Profesionales, Adiestramiento a Flote. **CUERPO DE INTERVENCION:** Derecho Marítimo Internacional, Contabilidad General, Contabilidad del Estado, Ad-

ministración Económica del Estado, Prácticas Profesionales, Adiestramiento a Flote. **RESERVA NAVAL (SERVICIO DE PUENTE):** Seguridad Interior, Maniobra, Cinemática y CIC, Comunicaciones I, Armas I, Adiestramiento a Flote. **RESERVA NAVAL (SERVICIO DE MAQUINAS):** Teoría del Buque y Seguridad Interior, Instalaciones Propulsoras, Combustibles, Lubricantes y Tratamiento de Aguas, Electrotecnia Naval, Funciones del Oficial de Máquinas y Mantenimiento.

En lo referente al segundo ciclo, o CICLO DE ADAPTACION PARA EL SERVICIO (CAS) este lo inician con el empleo de Alférez de Fragata alumno, o Alférez alumno, pero ya en distintos destinos: Los de la **RESERVA NAVAL (PUENTE Y MAQUINAS)** embarcados en la flota; los de **CUERPO GENERAL (SERVICIO DE OPERACIONES Y ARMAS)**, continúan en la Escuela Naval con las materias de: Maniobra, Navegación II, Comunicaciones II, Táctica, Armas II, Adiestramiento a Flote, además de las comunes del ciclo (CFB). **CUERPO DE INGENIEROS DE LA ARMADA (NAVALES):** En los diversos Arsenales. **CUERPO DE INGENIEROS DE LA ARMADA (ARMAS NAVALES):** En la ETSIAN. **CUERPO DE INGENIEROS DE LA ARMADA (ELECTRICIDAD):** En la ETEA. **CUERPO DE INFANTERIA DE MARINA. Parte de la Escuela Naval Militar realizando el «Campamento de Primavera» y el resto en la Escuela de Aplicación de Infantería de Marina. CUERPO GENERAL (SERVICIO DE ENERGIA Y PROPULSION):** En la Escuela de Máquinas. **CUERPO DE INTENDENCIA:** En el CISA. **CUERPO DE SANIDAD (MEDICINA):** En los diversos hospitales de la Armada. **CUERPO DE SANIDAD (FARMACIA):** En las Farmacias de la Armada. **CUERPO JURIDICO:** En las Auditorías. **CUERPO DE INTERVENCION:** En las Intervenciones.

Una vez finalizado este ciclo (CAS) cuya duración es del 1 de mayo al 16 de julio con 259 períodos de clase, de los que 154 son de teoría y 105 de prácticas, son nombrados Alféreces de Fragata, o Alféreces eventuales, efectuando el período de UN año de prácticas.

Mientras están en la Escuela Naval desarrollando el ciclo CFB y aquellos que, parte o todo el segundo ciclo CAS, también lo cursan allí, están sometidos al horario general de la Escuela. En síntesis viene a ser el siguiente: 0630 levantarse; hora y media de estudio; cuatro clases de cincuenta minutos; media hora de gimnasia. Por la tarde tienen tres clases de cuarenta y cinco minutos; y dos horas de estudio. El silencio es a las 2230 horas.

Me contaba el Jefe de Estudios que lo que más les costaba era adaptarse al horario de estudio, y lo que más les asombraba era el descubrimiento de la cantidad de cosas que se pueden hacer en un minuto.

Como esto último no se si va con «segundas», me despedí de mi paciente interlocutor en un acto de compañerismo para dejarle que prosiga su tarea interrumpida de perfilar las calificaciones de estos, ya inminentes, Alféreces de Fragata y Alféreces alumnos de la IMECAR e IMERENA.

RA-1 «CARTAGENA»



«Es un buque pequeño de cometido muy grande»

Cierto es que el tamaño de un buque y la aparatosidad de la tecnología que monta, no son las únicas cualidades que pueden hablar en favor de su importancia y operatividad dentro de la Armada; sino que es la misión concreta que cada uno tiene encomendada en orden a sus características específicas, y el modo de cumplirla, los parámetros que habrán de medir su altura a nivel profesional.

A la mañana siguiente de mi llegada a Cartagena, me dirigí al muelle Norte donde se encontraba atracado el Remolcador, punto de mira para este reportaje.

El RA-1 «CARTAGENA» fue entregado a la Armada en 1954, y su primera base sería Ferrol. Se le denominaba con el numeral AR41, pero al ser trasladada su base a Cartagena, hace ahora dos años, adquirió también nuevo nombre: el RA-1 «CARTAGENA». En la actualidad existen sólo dos buques con estas características, el «CARTAGENA» y el «POSEIDON», aunque este último se dedica más a la función de apoyo de los buceadores de combate.

El Comandante del Remolcador, CC. Luis Reina González Novelles, a pesar de estar ente-

rado de mi visita, parecía un poco sorprendido por mis intenciones, pero cuando le expliqué que se trataba del «BIP» (Boletín Informativo para Personal), en donde pretendemos que pasen por la pasarela todas las Unidades y Dependencias de la Armada, pareció comprenderlo y se mostró muy complacido en enseñarnos su barco.

Durante nuestro recorrido por los diferentes destinos del mismo le comento que, *al tratarse de un buque pequeño, las navegaciones deben ser bastante duras*; a lo que me responde:

—No creas, este barco no tiene grandes medios de lucha electrónica, pero, por el contrario, es muy marinero y un gran profesional. Cumple misiones de Patrullero, de buque de salvamento, vigilancia del tráfico marítimo, recogida de torpedos que lanzan los buques de superficie y los Submarinos en sus ejercicios, etc.

¡Ah, el orgullo paterno! Siempre ocurre lo mismo, se dispara en cuanto alguien pone en tela de juicio las habilidades del unigénito. Vistos los buenos resultados que me dio anteriormente tocar la «fibra sensible» de mi interlocutor, continuo con esta misma línea y le pregunto —siendo lo



El Segundo Comandante, T.N. José Pérez de las Vacas y el A.N. Juan Martínez Guerrero.



Parte de la dotación en el puente.

Vista parcial de popa del RA-1 «Cartagena».



más incisiva posible—: *¿En cuánto tiempo puede estar listo el barco en caso de emergencia?* Sin vacilar me responde:

—**Si se trata de una misión de salvamento, por ejemplo, podemos estar listos en menos de tres horas, lo que supone una enorme carga para la dotación, que ha de estar en todo momento localizable. Y he de decir que salimos muy a menudo en estas circunstancias, lo que hace que este sea un destino bastante sacrificado.**

Por mi parte intento ponerle de prueba una vez más:

—*¿Cómo responde la tripulación a la continua dependencia a que son sometidos?*

—**Bueno, creo que lo mejor es que sean ellos quienes te respondan ¿no crees?**

Esto es lo que en el argot tenístico se llama una «larga cambiada», pero me pareció una magnífica idea.

Mientras nos dirigíamos a la Cámara de Suboficiales, me fue enumerando el total de la dotación de que dispone el buque:

—**Tiene un total de 47 hombres: un Comandante, un Segundo, un Oficial, un Jefe de Máquinas, once Cabos 1.º E., seis Cabos de Marinería y diecinueve Marineros de 1.ª.**

Se habían reunido cinco de los siete Suboficiales de la dotación en torno a la mesa rectangular de la cámara y fueron respondiendo a mis preguntas con absoluta espontaneidad: **La vida a bordo, en cuanto a disposición de habitabilidad se refiere, no está mal, gracias a que tiene poco equipo y a que la mayoría somos casados y vivimos en Cartagena. Ahora bien, nos encontramos sometidos a un estricto control. No podemos estar una hora fuera de casa sin avisar previamente, por si hubiese alguna llamada de emergencia. Como es natural, las salidas en semejantes circunstancias, a veces a horas un tanto intempestivas, nunca se reciben de buen grado; pero lo cierto es que una vez incorporados al barco el estado de ánimo cambia totalmente. Se piensa en el inminente peligro, en el riesgo de vidas ajenas, y el espíritu de toda la tripulación se levanta de inmediato. Basta con pensar en sujeto pasivo para darnos cuenta de la responsabilidad que tenemos entre manos. Y, al final, cuando la misión se ha cumplido satisfactoriamente, la alegría compensa todo sacrificio.**

En este punto parecían estar todos de acuerdo con lo dicho, pero también era unánime la opinión

En la cámara de Suboficiales fui informada de que me encontraba entre varios artistas, los cuales me mostraron algunas de sus bellas obras. En la foto: Sgto. 1.º-E (Mq.), José Sollozo; Sgto. 1.º-E (E), Pedro García Falcón; Bgda. Fco. Rebollo; Subtente. (Mq.), Antonio Martínez Sánchez; Bgda. Alfonso Vélez Vargas.



de que resultaba difícil compaginar su vida profesional con la familiar, sobre todo en estos momentos en que cada vez se hace imprescindible el mantener unido al núcleo de la familia; por lo que sus mujeres tenían, sin lugar a dudas, toda la razón al quejarse: **Exigimos de ellas una gran dosis de renuncia.**

A continuación la conversación fue derivando poco a poco hacia temas más distendidos y llegamos al capítulo de los «hobbies». Fui informada de que me encontraba entre varios artistas: un miniaturista de soldados de plomo, un modelista, un artesano... y en animada charla me fueron mostrando algunas de sus bellas obras. Pensé entonces que no existe tiempo muerto cuando se

dispone de ingenio y habilidad. Pero el deber me reclamaba y debía continuar con mi trabajo.

Pasamos seguidamente a la cámara de Cabos. Allí me preocupé de conocer en qué consistía su jornada en un día normal de trabajo en puerto: **Comienza a las 08'00 h. y termina a las 17'00 h. La primera hora se dedica a gimnasia y al deporte; las restantes se reparten entre el mantenimiento del barco, ejercicios de remolque, arriado de botes, zafarrancho de combate, etc.**

El ocio y el aburrimiento parecían descartados totalmente.

Mientras nos dirigíamos luego hacia la cámara de Marinería, interrogué al Comandante sobre las salidas que efectúa el barco a la mar: **Salimos unos quince días al mes por espacio de siete horas cada vez, aproximadamente.**

Una vez allí conseguimos reunir a casi todos para inmortalizarles con la cámara fotográfica y prometí, a los que se licenciaban en esos días, hacerles llegar el BIP para que tuvieran un simpático recuerdo de su servicio como Marineros.

Ya de regreso al punto de partida en mi gira por este pequeño mundo flotante, intenté «quitar» una foto al orgulloso «padre de la criatura», pero tras escuchar todo tipo de insostenibles argumentos, no tuve más remedio que respetar su aversión a dejarse fotografiar que, a fin de cuentas, era la razón única que obstaculizaba mis propósitos.

Me despedí de todos y descendí del RA-1 «CARTAGENA» con una muy grata sensación y pensé: *es un buque pequeño, de cometido muy grande.*



El ocio y el aburrimiento están descartados casi totalmente.



Dentro del denominado pequeño coleccionismo está la Loterofilia: arte de coleccionar décimos de lotería, así como de cualquier otro efecto relacionado con este juego de azar. Se hace resaltar que coleccionar no es simplemente guardar ordenadamente estos efectos sino, además, supone el estudio e investigación sobre ellos, y con cuanto a ellos se relaciona. Es, indudablemente, un medio auxiliar de la Historia.

LOTEROFILIA

El juego de azar de la lotería es universal. Lo que no quiere decir que cada una de las naciones que se sientan en la Asamblea General de la ONU la tengan establecida en su territorio, por ser condición «sine quale non» para pertenecer a ese Foro.

Originaria de Italia, la «lotto», se implantó en España durante el reinado de Carlos III, en virtud del Real Decreto de 30 de septiembre de 1763. El primer sorteo se celebró el día 10 de diciembre de 1763, a la sazón sábado, omitiéndose en





este trabajo los números que salieron premiados a fin de no inducir a adquirirlos, por aquello de la corazonada.

De su éxito y afición entre nuestros congéneres basta decir que, en las guerras de 1808 y de 1936, hubo sorteos en ambos campos. No hemos podido averiguar si los contendientes se intercambiaban participaciones.

Al ser el coleccionismo casi connatural al ser humano, esta afición loterofílica debió comenzar con los primeros sorteos, pero su auge se inicia en 1960 que es cuando los décimos comienzan a lucir vistosas viñetas de tipo temático monográfico, por año natural.

Merced a la gentileza del Coronel Uceda López, que ha puesto a disposición del BIP su valiosa colección, podemos ofrecer a los lectores la temática sobre la Marina que, como viñeta, fue emitida en los billetes de lotería de los 36 sorteos habidos en el año 1970.



NAVAL





ALAS DE ORO



El 30 de abril pasado tuvo lugar, en la Base Naval de Rota, la celebración de las 10.000 Horas de Vuelo de la Octava Escuadrilla de Aeronaves con los aviones «Harrier». Con este motivo, aprovechamos para realizar el siguiente reportaje con el que pretendemos no sólo llevar a todos nuestros lectores los pormenores de una Escuadrilla más que, por otra parte, no necesita de nuestra colaboración para ser sobradamente conocida; sino para rendir desde estas páginas mi personal admiración y respeto hacia todos aquellos que, con su valor y esfuerzo, han dado a la Armada una nueva proyección en su horizonte:

LA OCTAVA ESCUADRILLA DE AERONAVES

PER ASPERA AD ASTRA

Este es el lema que reza en el escudo de la Octava Escuadrilla de Aeronaves, que podría traducirse como: *Por las dificultades, hacia las estrellas*. Ninguna otra frase podría recoger mejor el espíritu que impulsa a los componentes de la Octava Escuadrilla. Han sido muchas las barreras que se han tenido que derribar para llegar a su constitución en la Armada y para conseguir que la imagen inconfundible de los AV-8s «Harrier» cruce nuestros cielos.

Siempre constituye para mí un acicate de gran interés visitar la Base Naval de Rota, ya que me siento enormemente atraída por ese pequeño gran mundo.

El Almirante Capitán General de la Z.M. del Estrecho, don Hermenegildo Franco; el Almirante Jefe de la Base Naval de Rota y otras autoridades, comisiones y familiares, durante la ceremonia que tuvo lugar en el hangar n.º 7 de la 8.ª Escuadrilla de Aeronaves.

Ahora se me había brindado nuevamente la oportunidad de entrar en él, pero lo hacía —he de confesarlo— con cierta desconfianza en mis posibilidades para

conseguir un reportaje que estuviera a la altura que merecía la ocasión.

A primera hora de la mañana del lunes 26 de abril, tras presen-



tarme al Jefe de la Flotilla, CN. don Alfonso Moreno Aznar (a quien agradezco todas las facilidades que me prestó durante mi estancia), me dirigí al hangar n.º 7 de la Octava Escuadrilla. El TN. don Joaquín Arcusa, piloto de «Harrier», me acompañó. En el camino me comentó que en esos días tenían mucho ajetreo con la celebración de las 10.000 Horas de Vuelo, ya que toda la organización corría a cargo de la Escuadrilla, por lo que todos andaban un poco de cabeza con los preparati-



Un momento durante la celebración del Santo Sacrificio de la Misa, con motivo de la festividad de los 10.000 Horas de Vuelos.



vos. En efecto, una vez allí, pude observar el continuo ir y venir de todo el personal de la Octava: en el hangar, un par de aviones eran escrupulosamente revisados por el Servicio de Mantenimiento; de los despachos y cámara de Oficiales, que se encuentran en la parte superior del hangar, descendían algunos pilotos con sus cascos y monos de vuelo para efectuar los vuelos diarios y relevar a otros que llegaban entonces con idéntico atuendo, pero con aspecto más fatigado.

MANTENIMIENTO DEL AV-8s «HARRIER»

Arriba, en las oficinas y despachos, tampoco se perdía el tiempo: se preparaban los vuelos, se apuntaban las incidencias de los que acababan de realizar, se ultimaban invitaciones para el día 30, llamaban por teléfono para preguntar por las flores (¿...?), se atendía a los deseos de un periodista que había venido para realizar otro reportaje... En fin, no se paraba.



Para mí, este ambiente, que si bien no me era del todo ajeno, se me mostraba hoy con un aspecto distinto: el de lo cotidiano, que hace ver las cosas desde esa perspectiva más natural y exenta de toda ficción.

Mi intención era recoger las diferentes Secciones de que dispone la Escuadrilla para el mantenimiento de los aviones y mantener una charla con los pilotos. Este segundo punto, a la vista del panorama, era preferible posponerlo para última hora de la mañana en que los vuelos ya son menos numerosos, así que empecé por visitar la línea de mantenimiento y sus diferentes Secciones:

Sección de Ruedas: En donde me informaron que son capaces de cambiar las ruedas del tren de aterrizaje principal en tan sólo 8 minutos, lo que establece todo un récord.

Sección de Electricidad: Que constituye el primer escalón del mantenimiento de los aviones.

Sección de Aviónica: En donde se ocupan de los aparatos de comunicación del «Harrier» (V.H.F., U.H.F., F.M., A.M.), radares, altímetro, «Hud-display» (pequeña pantalla de cristal transparente, colocada en la parte frontal de la cabina, donde el piloto puede ver sobreimpresionada toda la información necesaria, adecuada al tipo de vuelo que realice).

Sección de Motores «PEGASUS»: Constituye el segundo escalón del mantenimiento, donde se efectúa la inspección de partes calientes cada 300 horas de vuelo. Más adelante, cada 800 horas aproximadamente, se envía el motor a «IBERIA» (lo que se considera el tercer escalón de mantenimiento) para que se efectúe una revisión completa: «over-haul».

En lo relacionado al fuselaje del aparato, pasa cada 50 horas la revisión A del primer nivel; a las 100, las revisión B del segundo escalón; a las 150, la C del tercer nivel y a las 200 horas de vuelo, se

le efectúa la revisión D en el cuarto escalón.

Sección de Armas y Supervivencia: Aquí se efectúan las comprobaciones y limpieza de las armas que monta el AV-8s «Harrier»: un cañón de 300 mm., un cohete de 5 pulgadas, 2 misiles aire-aire sidewinder y bombas de 500-600 libras.

El departamento de Supervivencia atiende lo relativo a los equipos de supervivencia que portan las sillas eyectoras de los aviones, dotadas de: Una balsa, comida en comprimidos, espejos, botes de humo, agua, etc.

Biblioteca Técnica: Su misión es la de recoger las novedades y todo tipo de información técnica sobre el avión que se reciben desde Inglaterra y EE.UU. y decidir los aparatos que habrán de incorporarlos. Al mismo tiempo, efectúa el control de calidad sobre los diferentes escalones del mantenimiento.

Sección de Operaciones: El

◀ Hangar n.º 7 de la 8.ª Escuadrilla, donde los Harrier pasan sus revisiones por la línea de mantenimiento.

Jefe es un piloto de Harrier y en ella se desarrolla el programa semestral de operaciones: adiestramiento de los nuevos pilotos, mantenimiento operativo, control y difusión de datos para los pilotos, seguridad en el vuelo (se estudian las incidencias de los vuelos para prevenir los posibles accidentes); además de esto, se recibe información de otros escuadrones de Inglaterra y EE.UU.

◊ Dentro de esta Sección se encuentran los departamentos de:
 — *Táctica*: a través de este departamento se dan las normas para el empleo del avión.
 — *Sección de Inteligencia Operativa*: en donde se realiza el estudio de armas de otros países.

Cartografía: Donde se llevan al día las notificaciones sobre aeropuertos, aerovías, etc., además de difundir las cartas aeronáuticas para uso de los pilotos.

La Sección de Operaciones atiende también las consultas de datos y estudios que se le plantean, ya que hace las veces de Oficina de Diseño.

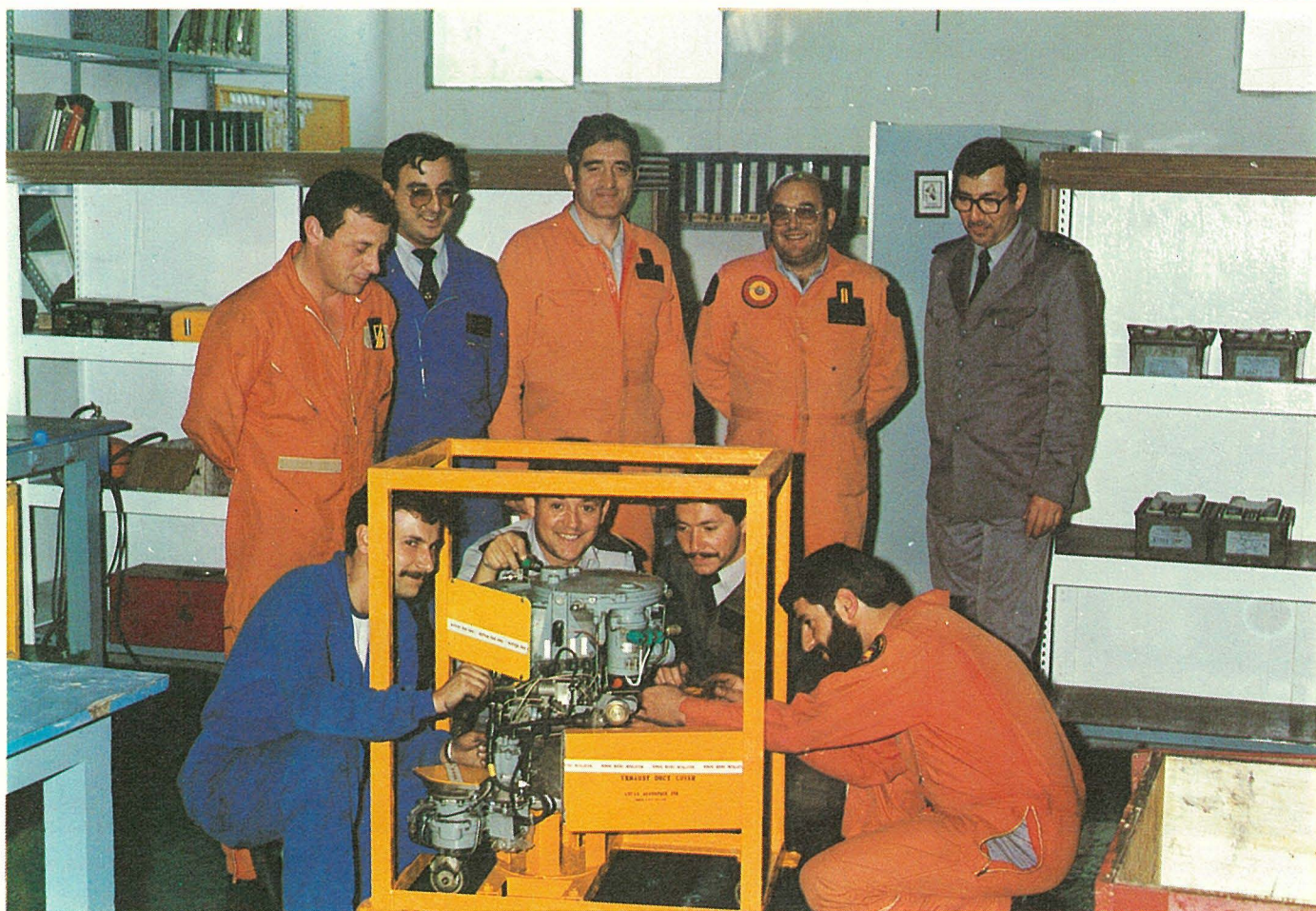
El volumen de operaciones es muy elevado pues, aparte de los vuelos de instrucción y ejercicios que deben realizar con el Grupo Aeronaval, la Escuela de Dotaciones Aeronavales (EDAN) recaba su colaboración; también toma parte en ejercicios conjuntos con Infantería de Marina, con el Polígono de Tiro y con los diferentes buques de la Armada; además de utilizar sus servicios para calibración de armas, pruebas de equipos y sistemas, etc.

FORMACION DEL PILOTO DE «HARRIER»

Cuando terminó mi periplo por las distintas secciones de la Octava Escuadrilla era ya mediodía, así que pensé que sería buena hora para atrapar un nutrido grupo de Pilotos en su cámara. Así fue; y, antes de que volvieran a desaparecer con los cascos de vuelo bajo el brazo, les pedí que me contaran el nacimiento de la Escuadrilla y cómo se llevó a cabo la formación de nuestros Pilotos de «Harrier».

Cuando la Armada decidió crear la Octava Escuadrilla, en 1974, necesitaba un equipo con cierta experiencia, no sólo en cuanto a vuelo, sino también en lo relativo a mantenimiento, trabajo burocrático y de organización de una escuadrilla. Por aquel entonces, los únicos Pilotos cualificados eran los de helicópte-

Miembros del Equipo de mantenimiento de la Escuadrilla.





«Han sido muchas las barreras que se han tenido que salvar para conseguir que la imagen inconfundible del AV-8s "Harrier" cruce nuestros cielos.»

ros, así que seleccionó de un grupo de voluntarios a 10 Tenientes de Navío, por sus condiciones físicas y horas de vuelo (al menos 400 horas; aunque algunos tenían acumuladas hasta 1.000 horas), para volar las primeras aeronaves de altura que tendría la Armada en su historia; de las cuales había ya adquirido 6 monoplaza y 2 biplaza.

Este grupo de Pilotos, junto con el servicio de tierra, tuvo que salvar la primera barrera para su adiestramiento: el idioma. En la Base Naval de Rota, comenzaron su preparación con vuelos en las avionetas del aeroclub, con controladores de la torre de control americana para soltarse en el inglés. Luego fueron a la Base de Pensacola (EE.UU.) e hicieron allí un par de meses de teoría de vuelo y un curso de supervivencia. A continuación saltaron a volar el T-2 (avión básico de reactores), al que siguió el modelo avanzado. En seis meses se

completó la transición al «Harrier». El servicio de tierra e ingenieros también había terminado su entrenamiento y, a finales de 1976, la Octava Escuadrilla comenzó su singladura en España, con la llegada a bordo del Dédalo, de las últimas aeronaves para el inventario de la Armada. La Octava Escuadrilla llegó a estar completamente operativa en marzo de 1977.

Una vez aquí, y basándose en su propia experiencia, este primer grupo aconsejó que la siguiente promoción de Pilotos realizara un entrenamiento más completo. Por ello se decidió que recibieran la misma formación que los pilotos americanos, que empiezan a iniciarse en el vuelo desde cero; es decir, sin contar con ninguna base sobre vuelo. Ya no sería necesario que tuviesen la especialidad de helicópteros para acceder a los «Harrier». Fueron enviados a U.S.A. y realizaron un curso similar al anterior, pero antes de

la transición al «Harrier», volaron en el T-34 (avión básico turbo-hélice), del que pasaron a los reactores E-2C medio y TA-4J avanzado. Por último realizaron la instrucción en el «Harrier» con la RAF, en Wittering (Northamptonshire), Inglaterra. Allí, el adiestramiento consistía en aprender a volar este avión. Para ello realizaron vuelos en formación, vuelos de combate, nocturnos, etc.

El siguiente grupo que se enviaría a EE.UU. se seleccionó ya entre Alféreces de Navío en el tercer año, a través de convocatoria. Realizó el mismo curso que el grupo anterior, sólo que la conversión al Harrier se efectuó ya en España. Los Pilotos españoles más veteranos llevaron a cabo la instrucción de estos nuevos pilotos en la Base Naval de Rota.

En la actualidad, el cuarto grupo se encuentra realizando su período de instrucción en la B.N.





1.ª Promoción de Pilotos y Servicio de Tierra, que fue a EE.UU. para su adiestramiento, finalizándolo en 1976. Completaron el curso de pilotos: T.N. Emilio Erades Pina; T.N. Miguel López Nuche; T.N. José Antonio Font Ramis; T.N. Enrique Valdés Santana; T.N. Felipe Montaner Barceló; T.N. Jesús Rodríguez de Trujillo.



MATADOR II

JAUREGUI SUANZES RIOS ARCUSA MARTI BRANA DIAZ GUEVARA

2.ª Promoción de Pilotos «Harrier»; terminó el curso en América en 1978.

de Rota; y el quinto se encuentra aún realizando el curso de reactores en EE. UU. La idea, hoy en día, es que cada vez nuestros Pilotos de reactores sean más jóvenes, y no tener que aprovechar la experiencia de los pilotos de helicópteros; lo que, en definitiva, iba en detrimento de esta especialidad, pues se abandonaba a medias para pasar a ser piloto de los «Harrier».

En total se puede decir que la formación de un Piloto de «Harrier» se completa en un período de dos años y medio.

ción de completarlo con éxito. No obstante, el estar sometido a ese entrenamiento es parte del adiestramiento, porque el volar este tipo de avión no es fácil; requiere unas condiciones precisas y una gran resistencia. Se puede decir que este curso es una selección de aquellos que serán aptos para Pilotos de combate el día de mañana.

EL NUEVO «HARRIER II BRAVO»

Con todo esto llegamos a la

que se comenzarán a recibir en 1986. Este es un nuevo prototipo que incorpora algunas mejoras con relación al anterior: en las alas, que son de mayor envergadura y menor flecha; en el fuselaje y estabilizadores; se ha incrementado su capacidad para combustibles en un 50 por 100 y el peso de carga útil se ha subido considerablemente. El nuevo Harrier tiene también mayor longitud de fuselaje; la cabina más elevada —con lo que el piloto puede tener un mayor alcance visual—; se ha conseguido



3.^a Promoción. Terminó su adiestramiento en USA, en 1981: T.N. José Francisco Palomino Ulla; T.N. Francisco Arenas Vicens; T.N. Manuel Ruiberriz de Torres Sánchez.

—¿No supone este curso que realizaréis en América para adiestraros a volar en reactores, una carga demasiado pesada para quienes no tienen ninguna experiencia de vuelo?

—En efecto, la presión del curso es muy grande ya que es un curso muy duro, de ahí la satisf-

situación en que se encuentra la Escuadrilla actualmente, con un total de 11 unidades (9 monoplaza y 2 biplaza), del modelo AV-8s «Harrier», que en España se bautizó con el nombre de «Matador».

Se han comprado 12 unidades del nuevo «Harrier II Bravo»,

mayor maniobrabilidad, lo que es muy ventajoso para reducidos espacios como hangares o cubierta de portaaeronaves; y una serie de otras modificaciones con las que se ha logrado una mayor efectividad en despegues y aterrizajes verticales, lo que se resume en una autonomía de vuelo muy superior.



◀ Toma vertical sobre la cubierta del «Dédalo».

pista reforzada acondicionada para recibir los gases calientes del «Harrier», que no es más que un pañuelo visto desde el avión. Es preciso, además, acostumbrarse a volar sobre el mar, ya que es muy distintos a hacerlo sobre tierra, pues se tienen menos referencias y es más fácil desorientarse».

A bordo es indispensable contar con las condiciones meteorológicas

ADIASTRAMIENTO OPERATIVO EN LA BASE DE ROTA

No contenta con la exposición que me acababan de hacer sobre la creación de la Octava Escuadrilla y la formación del Piloto de «Harrier», quise profundizar un poco más y les pregunté en qué consiste el adiestramiento operativo que realizan los Pilotos en la Base de Rota, al finalizar su instrucción en U.S.A.:

Este adiestramiento se efectúa a lo largo de tres meses, con un total de 70 horas de vuelo hasta cualificar al Piloto para anavear en el «Dédalo». Los ejercicios van todos enfocados a este objetivo, dado el escaso número de Pilotos que somos todavía, en comparación con la gran cantidad de comisiones que tenemos programadas con el Grupo Aeronaval.

Aparte de estos ejercicios, existe un entrenamiento para llegar a conocer todas las posibilidades de que dispone el aparato, realizando vuelos a bajas cotas, combate aéreo, vuelos de interceptación, vuelos sobre el mar, etc.; y, desde luego, deben alcanzar la cualificación en tiro, para lo que se desplazan a la

Base de Manises, en Valencia, integrados en el Ala 11, a fin de utilizar el Polígono de Tiro de Caudé. A partir de aquí el nuevo piloto está capacitado para cumplir cualquier tipo de misión.

EJERCICIOS CON EL GRUPO AERONAVAL

De las 11 naves de que disponen hoy en día, 4 están asignadas al Grupo Aeronaval, con los que va una dotación de 6 Pilotos (siempre una vez y media el número de aviones embarcados), para permitir el relevo de pilotos, que tiene un límite de tres salidas diarias, de una hora como máximo, con el fin de evitar la fatiga que supone el vuelo en estos sofisticados aparatos. En tierra los Pilotos hacen una media de dos salidas al día. Por el momento no se realizan vuelos nocturnos a bordo porque el «Dédalo» no cuenta con referencias para ello.

El tomar en el «Dédalo» requiere un gran entrenamiento por su reducido tamaño: «Desde arriba no es más que una caja de cerillas», me comenta uno de mis interlocutores; y sigue. «Tiene unos 500 pies de pista de despegue y, para tomar, cuenta con una



lógicas, cuyos límites de aceptación para permitir el despegue de los aviones están comprendidos en 400 pies de altura (techo de nubes) y milla y media de visibilidad. En lo que se refiere a la mar, tres grados de balance lateral del buque y un grado y medio de cabeza; este margen se puede ampliar si se tiene viento de proa. En

relación a todo esto, el nuevo portaerones «PRINCIPE DE ASTURIAS» ofrecerá mejores condiciones en todos los aspectos, pero sobre todo su rampa de despegue o Sky-jump (salto del esquiador) facilitará enormemente las salidas de los aviones y evitará el riesgo que se corre hoy en día de salir hacia el agua debido al cabeceo del buque.

RECONOCIMIENTOS FÍSICOS Y PSÍQUICOS

Retomé entonces el hilo con-

requiere unas condiciones físicas y psíquicas buenas, ya que es preciso poner la mayor atención para evitar cualquier descuido que, en este tipo de avión, puede ser fatal. Por otra parte, es necesario estar relajado; es decir, sin presiones psíquicas que puedan afectar la capacidad de respuesta del piloto frente a situaciones inesperadas en vuelo. De ahí que todos seamos conscientes de nuestro estado emocional: el piloto tiene plena libertad para decidir no volar cuando estime que no se encuentra en plenas facultades físicas o psíquicas.

mada, aún no disponemos de médico aeronáutico.

Los reconocimientos médicos que debemos pasar los Pilotos son anuales y coinciden con la fecha de nuestro nacimiento. Además de esto, semestralmente se hacen unas diez horas de vuelo en simulador. Dado que nosotros no tenemos simulador en la Escuadrilla —aunque se piensa tenerlo pronto— esto se compensa con vuelos con cortinillas, para simular condiciones de no visibilidad.

Después, cada tres años, tenemos que pasar por la cámara hipobárica para experimentar fallos de descomposición que puedan surgir en el avión, con el fin de que el piloto se dé perfecta cuenta de lo que es la hipoxia y la hiperventilación; es decir, lo que puede suceder cuando falla el oxígeno volando por encima de los 13.000 pies, para que pueda responder a estas circunstancias en una situación real.

COMO SON, COMO PIENSAN NUESTROS PILOTOS

—¿Qué es lo que mueve a un Oficial de Marina para tomar un camino tan diferente a su profesión inicial?

—En primer lugar debemos cambiar la idea de que la Armada son los barcos. Debemos pensar ya

4.ª Promoción de Pilotos que terminó el curso en América en 1982: T.N. Salvador Moreno González-Aller; José M.ª Moreno González-Aller y T.N. Luis Fernández de Mesa Temborry.

ductor de la charla, todavía un poco impresionada por esta última frase, y les interrogué acerca de las condiciones físicas y psíquicas que se requieren para ser Pilotos de estos aviones y cuáles son los reconocimientos que deben pasar para ser considerados aptos para el vuelo en reactores:

El volar un reactor sofisticado

Los americanos han realizado una valoración psicológica para medir la incidencia de los problemas particulares y la dificultad del vuelo en la capacidad del piloto para efectuarlo. Para ello, cuentan con la figura del «fly surgeon» (médico aeronáutico) que se ocupa de los Pilotos en su aspecto físico y psicológico. Nosotros, en la Ar-

en un sentido más amplio: Ahora la Armada cuenta con un Arma Aérea, por lo tanto, este camino no está en absoluto alejado de nuestra trayectoria inicial. Es tan sólo una faceta más de nuestra carrera. Además, hoy en día, en la Escuela Naval Militar se está iniciando la instrucción con Helicópteros de la 1.ª Escuadrilla, lo que es una



ALAS DE ORO

prueba más de que el marino de hoy, cuenta con el Arma Aérea como un camino más dentro de su profesión.

En relación a tu pregunta, lo que mueve a un Oficial de Marina a seguir este camino, creo que es, fundamentalmente, la atracción por el vuelo que quizás podría traducirse en poseer un espíritu de aventura, el deseo de explorar un campo nuevo.

—¿Cuál es la edad idónea para la formación de los Pilotos de reactores?

—La juventud, qué duda cabe, es un factor muy importante, pues implica unas facultades físicas inmejorables. Existe un período, entre los 22 y los 28 años, que se considera óptimo para la iniciación en el vuelo.

—¿Cuáles son las principales dificultades con que se encuentra el Piloto de «Harrier» y cuál es la mayor desventaja que debe asumir?

—Las dificultades primeras son el tener que imponerse en el inglés; el saber sobrellevar el curso en América y superar luego la tensión de cada vuelo, que es como un examen diario. La principal desventaja es la «hipoteca» de tu carrera por espacio de seis a ocho años. Es esta, quizás también, la causa de que no haya demasiadas vocaciones. La permanencia está justificada por el elevado costo que supone para la Armada la formación de los Pilotos.

—¿Qué lugar ocupa el miedo en la vida de un Piloto?

—Todos estamos de acuerdo en que no se siente miedo físico pues, de lo contrario, no estaríamos aquí. Sin embargo, sí existe un respeto al riesgo, que es controlado y que sirve precisamente para hacerte reaccionar y tomar decisiones. En este avión, cuya dificultad es el vuelo lento y vertical, es muy importante saber de antemano lo que quieres hacer: siempre tienes

que ir por delante del avión. El hacer una variación sobre lo previsto, te puede traer una situación difícil de resolver.

—¿Cuál es el mayor enemigo del Piloto de «Harrier»?

—Puede decirse que es el exceso de confianza; o, lo que es lo mismo, el salir a una misión sin estar preparado en todos los aspectos: física, psíquica y operativamente.

—¿Y la mejor ayuda?

—Influye mucho el ambiente de la Escuadrilla; el espíritu de equipo y camaradería es fundamental. El éxito en el vuelo es una labor de conjunto.

—¿Cuál es el mejor momento para el piloto?

—No existe un mejor momento para el piloto de «Harrier»;

Armamento que porta el AV-8s «Harrier»:
cañón de 30 mm., un cohete de 5 pulgadas, 2 misiles S-1 DEWINDER y bombas de 500-600 libras.



por el contrario, hay muchos de esos momentos en su profesión: el simple hecho de saberse capacitado para dominar un aparato de esas características y esforzarse cada vez que se mete en él por hacerlo mejor; el ser capaz de responder a sus exigencias; convertir la tensión del vuelo en una clase diaria donde se aprende a tomar decisiones, a ser responsable de sus propios actos; todo ello, constituye para el piloto muchos mejores momentos que merecen la pena ser vividos para extraer de ellos cuanto de bueno pueden reportar. El valor no sólo adiestra en el manejo de una máquina.

—Y vuestras mujeres, ¿cómo asumen vuestra profesión?

—Son conscientes del importante papel que pueden desempeñar en ella y ayudan en todo lo que pueden y nosotros somos al mismo tiempo conscientes de lo que se las exige a ellas, aunque a veces el

cansancio propio de una jornada de trabajo y de vuelos, parezca dejar traslucir lo contrario. Lo cierto es que lo que peor llevan, como todas, son las largas ausencias.

CELEBRACION DE LAS 10.000 HORAS DE VUELO

Tras un fin de semana reparador que, entre otras cosas, me sirvió para poner en orden todos mis embrollados apuntes sobre la Octava Escuadrilla, llegó, por fin, el lunes 30; fecha en que iba a tener lugar la celebración de las 10.000 Horas de Vuelo, que tantos cuidados y desvelos había supuesto para nuestros Pilotos. No obstante, esa mañana, ya en la Base, pude darme cuenta de que todos sus esfuerzos se veían recompensados por la brillantez y buena organización de los actos.

El hangar n.º 7 correspondiente a la Octava Escuadrilla, convenientemente engalanado, fue el

escenario escogido para tal acontecimiento.

Con la llegada de las autoridades que presidieron el acto, Capitán General de la Z.^a M.^a del Estrecho, don Hermenegildo Franco y González-Llanos; Contralmirante Jefe de la Base Naval de Rota, José Tomás Sánchez de Ocaña y Erice; otras autoridades, Comisiones y familiares, dio comienzo el programa con la celebración de la Santa Misa, a cargo del Capellán 1.º del «Dédalo», don José Aquilino Tamargo, quien, a lo largo de su homilía, dedicó hermosas palabras a los miembros de la Octava Escuadrilla, como las que pronunció al referirse al motivo de esta celebración que, como dijo, era también la celebración de las 10.000 Horas de Oración: *Posiblemente nadie*

En esta ocasión, la autora del reportaje, con el T.N. Salvador Moreno, de la 3.ª Promoción de Pilotos, momentos antes de efectuar vuelo de instrucción, junto con el T.N. Alfredo Díaz del Río, en los «Harrier» TAV-8s (biplaza).



ALAS DE ORO

como vosotros, en esa cierta soledad de espíritu, ante la inmensidad infinita del horizonte, habrá experimentado tanta necesidad de tener a Dios cerca. Al término de su plática, encomendó a todos ellos a Nuestra Señora la Virgen del Carmen: *Que la Virgen del Carmen os bendiga siempre. Que vuestra fe os ayude a descubrir, desde esa sencilla humildad que os suele caracterizar, que merece la pena correr el riesgo de descubrir horizontes más amplios, que muchas veces las nubes del egoísmo y de la comodidad nos impiden ver.*

Una vez finalizada la Santa-Misa, el CC. Enrique Valdés, Jefe de la Escuadrilla, se dirigió a los presentes con unas palabras, en las que, tras hacer una breve historia de la evolución de la Escuadrilla, resumió su actuación a lo largo de esta singladura: *...Se han formado a 19 Pilotos a 11 Oficiales, 61 Suboficiales, 64 Cabos y se ha participado en 87 maniobras, realizando 658 días de mar a bordo del «Dédalo», hemos estado destacados 193 días en otras Bases y se han realizado 43 exhibiciones aéreas. Todo ello prácticamente con la misma Dotación.* Tuvo, posteriormente, palabras de recuerdo para dos compañeros ya desaparecidos: *Durante este tiempo se han sucedido momentos de especial relevancia en el proceso de afianzamiento de la Escuadrilla, junto con situaciones motivadoras de gran satisfacción al ver cubiertos etapas y objetivos, hemos atravesado episodios de gran amargura:*

la pérdida en acto de servicio de dos compañeros muy queridos: el TN. César Jaúregui, pilotando el avión número 1 el 27 de mayo de 1980 durante las maniobras de la Flota en aguas de Baleares y el TN. Mariano Pascual de Riquelme, el 15 de mayo de 1983, en Pensacola, durante un vuelo de adiestramiento de toma en portaaviones.

Se refirió seguidamente a las nuevas unidades adquiridas por la Armada del modelo «Harrier II Bravo» cuando dijo: *Además de seguir con la consolidación de lo actual, un nuevo reto se nos plantea, nos tenemos que enfrentar a la absorción de 12 unidades recién adquiridas, contando con limitaciones tanto presupuestarias como, sobre todo, de personal.* Por último, finalizó con unas palabras de compromiso ante el futuro: *Estamos dispuestos, sin embargo, a aceptar el desafío y el esfuerzo que se nos va a exigir con el mayor entusiasmo... Si podemos seguir contando con el apoyo que hasta ahora nos ha venido prestando nuestra Armada, y si todos los que componemos esta Escuadrilla y algunos de los presentes que habéis pertenecido a ella, que formamos esta gran familia... tenemos presente el significado del sacrificio de los compañeros que han dejado grabado el sentido de la generosidad total dando su vida en este empeño, y la necesidad de responder a tal hazaña. Nuestra empresa se verá cumplida con el rigor que*

exige el honor de los que nos precedieron y el Arma Aérea de la Armada a la que orgullosamente pertenecemos.

Tras el CC. Valdés, tomo la palabra el representante de la British Aerospace, invitado al acto, quien destacó la elevada calidad operativa de nuestros Pilotos, y el carácter pionero de nuestra Armada al mostrar nuevas vías de actuación para las marinas de otros poderosos países —en concreto Inglaterra y Estados Unidos—, para quienes ha descubierto las posibilidades del «Sea-Harrier» en la guerra naval.

Posteriormente, el Capitán General procedió a la imposición de condecoraciones a miembros de la Escuadrilla; tras lo cual estaba prevista una demostración a cargo de los aviones «Harrier» que, con pesar por parte de los asistentes a los actos, hubo de ser suspendida ya que las condiciones climáticas no fueron favorables.

Por último, tuvo lugar una copa de vino español en la nueva cámara para Oficiales de la Flotilla de Aeronaves, de reciente construcción.

Desde estas páginas deseo reiterar a la Octava Escuadrilla de Aeronaves mi enhorabuena por esas 10.000 Horas de Vuelo, que han ido construyendo, una a una, su presente y levantando —«siempre hacia arriba»— el futuro de nuestra Arma Aérea.





LA UNIDAD DE INTERVENCION RAPIDA DEL TERCIO DEL NORTE

En la última correría por Galicia, pareció oportuno recalar en el Tercio del Norte a fin de saludar a su nuevo Jefe, el Coronel de Infantería de Marina don Rafael Vega Rodríguez; y recabar de su persona permiso para mostrar, a quienes *vieren y leyeren*, la Unidad de Intervención Rápida del Tercio del Norte, complemento indispensable para la defensa y seguridad de las instalaciones navales de la Zona Marítima del Cantábrico.

Como la actividad es la norma de aquel Tercio, la UNIR del TERNOR, que así es como se dice en *fabla siglina*, se encontraba efectuando ejercicios de adiestramiento en la Frouxeira, zona de Meirás dependiente del Ayuntamiento de Valdoviño.

Un jeep hizo posible llegar hasta el campamento, en donde nos recibió el Jefe de la Unidad, Comandante don Manuel A. Torres Viqueira.

La Unidad de Intervención Rápida constituye la fuerza móvil de

defensa preparada para acudir oportunamente a cualquier punto amenazado. La manda un Comandante, auxiliado por una Plana Mayor, y está compuesta por una Compañía de Fusiles y otra de Armas. Esta última consta de una sección de cañones sin retroceso de 106 mm.; una sección de morteros de 81 mm.; y por la SEBLIN, sección de vehículos blindados.

De su misión *agresiva* dentro de las Fuerzas de Defensa y Seguridad, en las que como ente más pasivo, está la UNIGUAR, se desprenden dos premisas: la necesidad de un permanente adiestramiento que le permita actuar con eficacia dónde y cuánto se la requiera; y un elevado *espíritu de unidad* para hacer que cada hombre se sienta orgulloso de pertenecer a una fuerza cuya actuación es decisiva para cualquier instalación amenazada. Se puede decir, pues es la verdad, que tanto la UNIGUAR como otras fuerzas encargadas de la custodia de instalaciones navales, descansan en la UNIR.

El adiestramiento, nos dice el Comandante Torres, es continuo. Semestralmente dos campamentos de ses días. Entre los meses de mayo y junio otro campamento de doce días con la UNIGUAR y demás Unidades del Tercio. Mensualmente un vivac de setenta y dos horas (esterilla, saco de dormir y poncho). Semanalmente, ejercicios de tiro, marchas, etc., aparte de salidas a la mar para marinearse y estar listos para acudir a donde se les requiera, prácticas de escalada y, en fin, cualquier otro tipo de adiestramiento adecuado que posibilite su empleo en donde haga falta.

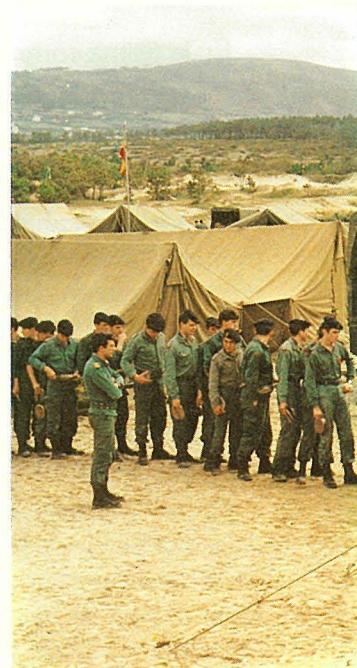
Este intenso adiestramiento redundará en su moral al sentirse y saberse preparados para entrar en acción, y salir victoriosos. Todos los Oficiales, los Suboficiales, los Cabos Especialistas y la Tropa se sienten muy contentos por ser de la UNIR; se ha logrado el *espíritu de unidad* que tan indispensable es para que se pueda cumplir cualquier misión que se le encomiende,



Coronel del Tercio del Norte, don Rafael Vega Rodríguez.



Suboficiales viendo sobre el plano el desarrollo del ejercicio.



pues todos sin excepción saben que la intervención de su UNIR tiene que ser *siempre* resolutiva.

Bajo las lonas de una tienda, y mientras de estas cosas hablábamos, íbamos haciendo feliz espera para la hora de comer, mediante un bien aderezado conejo al que

con el buen vino íbamos paciente-mente introduciendo en la madri-guera de nuestros estómagos.

Dentro del plan de ejercicios de adiestramiento a desarrollar durante el presente campamento había uno de fuego real de todas las armas, y movimiento. Se suponía

que la SEBLIN había detectado y empujado hacia unas estribaciones rocosas dentro de la playa de la Frouxeira a un grupo de agresores bien armados y pertrechados a los que tenía fijados. El resto de la UNIR sale motorizada del acuartelamiento hasta la zona en cuestión,

en donde despliega y apoyada por la SEBLIN inicia la progresión hacia el enemigo, cerrando sobre él y asaltando sus posiciones. La acción se desarrolló con verdadera precisión, y el binomio movimiento-fuego fue perfectamente ejecutado, pese al peligro que esto entraña. La denominada *unidad modelo* de la Escuela de Maniobra, formada por personal de marinería especialista, también se hallaba presente, pues existe una perfecta cooperación en bien de la efectividad de la defensa de las instalaciones de la Zona Marítima.

Desde luego, el Comandante Torres, aunque lo disimulaba, estaba muy orgulloso de los hombres que mandaba, y éstos de pertenecer a la UNIR del TERNOR.

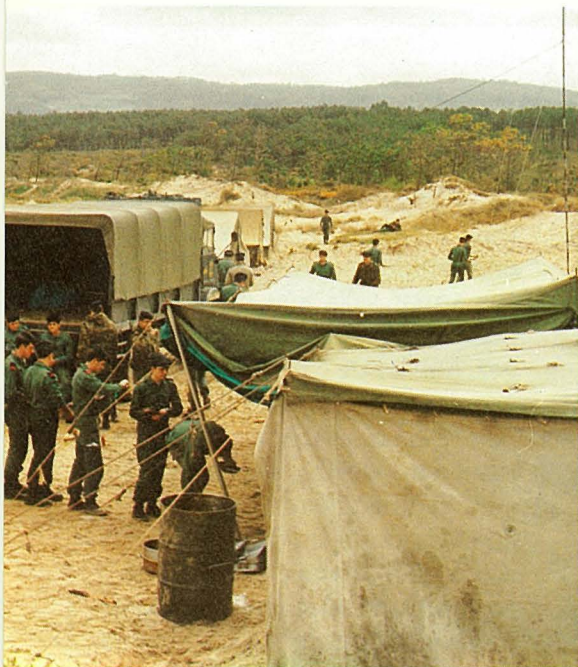
Finalizado *victoriosamente* el combate, pues la UNIR está adiestrada para *SOLAMENTE VENCER, Y SIEMPRE*, seguimos ha-



Alistando su blindado.



¡Listos para abrir fuego!



Cabos Especialistas de Marinería (MA) integrados en la UNIR para el ejercicio.

blando del factor hombre: el continuo adiestramiento y la satisfacción de pertenecer a la Unidad son factores que motivan no haya problemas de disciplina. También es de resaltar que los vecinos y autoridades de los pueblos en cuyas proximidades suelen realizar ejer-



Comandante Torres, Jefe de la UNIR, observando la progresión de dos blindados.



Equipo radio de la UNIR.



Por si acaso.

cicios colaboran en lo posible y se sienten afectivamente vinculados al Tercio del Norte, al que quieren y sienten como suyo.

Las Fuerzas participantes se iban concentrando en las proximidades del puesto de mando de la operación para, luego, emprender re-

greso a pie al campamento. Volvían mojados de agua y sudor; embarradas botas y uniforme; de sus armas salía aún el olor de la pólvora; en sus rostros había, a la vez, huellas de cansancio y de alegría; los vehículos despedían calor por el aceleramiento al que sus motores se habían visto obligados para el desarrollo de la operación. Gusto hubiese tenido este cronista de quedarse hasta el siguiente día y regresar junto al cuartel, pero otros deberes se lo impidieron. Embarcó en el jeep y por una pista de tierra se dirigió a la carretera que había de conducirlo a El Ferrol. Atrás quedaba la UNIR que, junto con la Unidad Modelo de la Escuela de Maniobra, caminaban en dirección al campamento.



◀ ¡Al asalto!

DEPORTES

XXII CAMPEONATO NACIONAL DE CAMPO A TRAVES DE LAS FUERZAS ARMADAS

Se clausuró en El Ferrol el XXII Campeonato Nacional de Campo a Través de las Fuerzas Armadas, que se desarrolló en las cercanías de la playa de Doniños, el día 24 de febrero de 1984.

Tomaron parte 603 corredores de las diferentes categorías pertenecientes a los Ejércitos de Tierra y del Aire, así como de la Armada y Guardia Civil.

Por la mañana se celebraron las pruebas sobre el recorrido de 2.400 m. en las distancias de 10.000, 5.000 y 4.000 m.

Al mismo tiempo y en paralelo, como es costumbre, se celebraron los particulares de cada Ejército, siendo las clasificaciones de la Armada las siguientes:

CLASIFICACION POR EQUIPOS

Fondo Largo

- 1.º Zona Marítima del Cantábrico
- 2.º Zona Marítima del Estrecho
- 3.º Zona Marítima del Mediterráneo

CLASIFICACION INDIVIDUAL

- 1.º Mtnez. Santomé . Marinero Cantábrico ... 34'51"
- 2.º Carmona Paez .. Marinero Estrecho 34'55"
- 3.º Bárcena Santamaría Marinero Cantábrico ... 35'19"

CLASIFICACION POR EQUIPOS

Fondo Corto

- 1.º Zona Marítima del Cantábrico
- 2.º Zona Marítima del Mediterráneo
- 3.º Zona Marítima del Estrecho

CLASIFICACION INDIVIDUAL

- 1.º Rguez. Pantin ... Marinero Cantábrico ... 17'17"
- 2.º Lavirgen Ruiz ... Cabo 2.º Mediterráneo ... 17'34"
- 3.º Vila Avalde Marinero Cantábrico ... 17'44"

CLASIFICACION INDIVIDUAL (Veteranos)

Categoría «A»

- 1.º Touza Prieto Cap. de Corbeta . Cantábrico ... 15'17"
- 2.º Alvarez Evia Brig. Inf.^a M.^a .. Estrecho 15'44"
- 3.º Mtnez. Santiago . Oficial Ars. Mediterráneo . 17'32"

Categoría «B»

- 1.º Esquitino Galán . Cap. Inf.^a M.^a .. Estrecho 17'55"
- 2.º Carril Rojo Subteniente Mq. .. J. Central 18'51"
- 3.º Otero Doval Alf. de Navío ... Mediterráneo . 20'43"

Categoría «C»

- 1.º López Gallego .. Of. Ars. Estrecho 18'29"
- 2.º Castro Díaz Coronel Mq. J. Central 19'19"

Entregados los trofeos a los vencedores en las diferentes pruebas y tras la fórmula de clausura y a los acordes del Himno Nacional, fue arriada la Bandera por don Rafaél Jiménez Olea, participante de mayor edad.



VELA

- Francia, Italia, Alemania, Dinamarca, Suiza, y España.
- El total de barcos participantes fue de 110, divididos en clase de I a VI.
- España estuvo representada por dos barcos, el YENA en clase I (que tuvo que competir con 12 participantes) y el SIRIUS II de la Armada en clase VI (con una competencia de 15 participantes), patroneado por el CC. R. Toubes.

Entre los días 14 al 18 del pasado mes de marzo, se inició la temporada de Vela con esta «Semana Internacional de Cruceros de Vela», en Alassio, donde se dieron cita los mejores barcos europeos, como jornadas preparatorias, sobre todo en lo que respecta a las nuevas unidades instruidas en el presente año, para participar más tarde en el Campeonato Admiral's y Sardina.

Las pruebas consistieron en 3 triángulos olímpicos de 24 millas, de las 4 que fueron programadas en principio.

Ya en la 1.^a Regata celebrada con fuerza 5-6, resultó vencedor el SIRIUS II de la Armada, logrando el 1.^{er} puesto en su clase y en la general compensada.

En la 2.^a Regata, con viento fuerza 4-5, el SIRIUS corrió peor suerte al sufrir la rotura del génova en la primera ceñida, obligándosele a navegar con menos paño, lo que le ocasionó una importante pérdida de tiempo, quedando rezagado de su posición inicial. No obstante, a partir del primer largo y popa se recuperó, logrando en la última ceñida rebasar a todos los barcos de su clase para colocarse al final en el tercer puesto del tiempo compensado. La Regata fue ganada por VIOLA de Italia.

La 3.^a Prueba fue anulada debido a las malas condiciones del tiempo.

Por último se celebró la 4.^a Prueba con viento SW fuerza 4-5 en la que el SIRIUS obtuvo un nuevo triunfo al situarse en la primera posición dentro de su clase y en la general compensada.

En resumen, la Regata finalizó con los siguientes resultados:

CLASE VI

El SIRIUS de la Armada Española obtuvo el 1.^{er} puesto en su clase y en la general compensada.

GRAN TRIUNFO PARA ESPAÑA EN LA SEMANA INTERNACIONAL DE ALASSIO (ITALIA)



Sirius II patroneado por el CC. Rodriguez-Toubes.

El 2.^o puesto fue para VIOLA, de Italia.

El 3.^{er} puesto fue para SAGITARIUS, de Francia.

CLASE I

El YENA de España obtuvo en esta categoría el 5.^o puesto. Italia, que participó con dos barcos de la Armada italiana, Gemini y Scorpio, consiguió el primer puesto en su clase con GEMINI.

COMISION NAVAL DE REGATAS DE CARTAGENA



C.N.R. de Cartagena. En primer plano el «Mandarache»; al fondo el Club de Regatas.

Ubicada en el muelle Norte de la ciudad, La Cabana, la Comisión Naval de Regatas se asoma a la dársena del puerto.

Sus instalaciones pertenecieron en su día a la antigua enfermería de la BAZAN, adaptadas hoy a su actividad actual. Cuenta, además del edificio principal de dos plantas destinadas a oficinas y sala de reuniones, de un pañol para embarcaciones ligeras y de un taller para el mantenimiento de las embarcaciones de la Comisión y también para los barcos de propiedad de personal de la Armada; si bien las reparaciones y auxilios de cierta importancia los realizan los ramos del Arsenal.

La flota de que dispone consta de: 1 Cirrus 3/4 ton., 1 Dubois, 1 Toxo, 12 Snipes, 12 Optimists y 5 Cadetes, además de contar con un bote auxiliar para las regatas y una Zódiac de salvamento.

La primera Comisión de Vela de Cartagena data del año 1959 y sus fundadores puede decirse que son sus actuales Jefes: Presidente, Capitán de Navío don Fernando Martín Ivorra; Vicepresidente, Capitán de Fragata don Gerardo Fraile Carlos-Roca. Con ellos tuvimos oportunidad de mantener una agradable charla a lo largo de la cual, nos descubrieron la importantísima labor que vienen realizando estas comisiones en favor del deporte de Vela, merced al entusiasmo y vocación marinera de todos sus componentes.

El C.N. Martín Ivorra nos comenta:

—La Comisión Naval de Regatas de Cartagena está compuesta por un grupo de Jefes y Oficiales unidos por la afición a la Vela y con la colaboración de un equipo experto y voluntarioso.

En este punto nos destacó el trabajo realizado por don Juan, Brigada Contramestre, que es al mismo tiempo Monitor Nacional de Vela y que lleva 12 años en la Comisión ocupándose de su buen desarrollo y de los 4 Cursos de iniciación a la Vela, que se imparten a lo largo del año, para chicos y chicas del personal de la Armada, incluido el personal civil.

Reiniciamos nuestro coloquio que habíamos dejado después de este obligado inciso con esta pregunta:

—¿Cómo resumiría la labor que se desarrolla en le C.N.R. de Cartagena?

—La labor que se imparte se puede resumir en despertar y mantener la afición al deporte de Vela y representar a la Armada, concretamente a la Capita-



El Presidente y el Vicepresidente en un momento de la entrevista.

nía General de Cartagena, en las competiciones que se celebran.

—Y, para realizar estas dos funciones ¿cuenta la Comisión con medios suficientes?

—Se cuenta con medios suficientes para estos dos fines, pero ambas tareas exigen un considerable esfuerzo que se realiza gracias a la vocación y sacrificio de la Comisión; y aunque a mayor vocación menor es el sacrificio, éste siempre existe ya que los destinos de sus componentes les deja poco tiempo libre.

—¿Cuál es el sentir personal del Presidente respecto a los triunfos obtenidos por esta C.N.R.?

—Me siento verdaderamente orgulloso de los éxitos que se consiguen, ya que son debidos a una dedicación constante e inteligente, única manera de conseguir triunfos en la mar.

—Nos dirigimos después al Vicepresidente, a quien preguntamos por las dificultades con que se encuentra la Comisión para su desarrollo, y nos interesamos por sus proyectos futuros:

—Creo que para el buen desarrollo de estas Comisiones es necesario, ante todo, una dotación fija que se ocupe de ellas de manera continuada, lo cual es muy difícil de conseguir en nuestra profesión; por otra parte, aunque existe una enorme predisposición para el deporte de la Vela, las obligaciones de los destinos y las familiares coaccionan en cierta medida esta

afición. No obstante, la demanda, hoy por hoy, supera nuestras posibilidades.

En lo que a los proyectos futuros se refiere, se está estudiando la posibilidad de trasladar la Comisión a un emplazamiento más idóneo que podría ser un Espalmador, aunque esto no deja de ser sólo un proyecto todavía.

—Por último, le preguntamos al C.N. Martín Ivorra, como gran aficionado a este bello deporte, en qué medida incide la Vela en la formación del individuo.

—En primer lugar, incide en la formación propia del Oficial de Marina, ya que es un deporte que imprime carácter y favorece la toma de decisiones personales. Además, obliga a un duro ejercicio no sólo en la mar, pues requiere un gran cuidado en la preparación del barco en tierra.

En cuanto a los chicos, creo que es especialmente interesante para ellos por cuanto pueden desarrollar unas maravillosas cualidades, tales como: la previsión, el orden, la organización, etc.

Después de estas interesantes consideraciones, nos despedimos de nuestros interlocutores con toda gratitud por su colaboración, que ha servido no sólo para darnos una panorámica general de la C.N.R. de Cartagena, sino también, y lo que es mucho más importante, para ampliar nuestro concepto del deporte en esa espléndida modalidad que es la Vela.



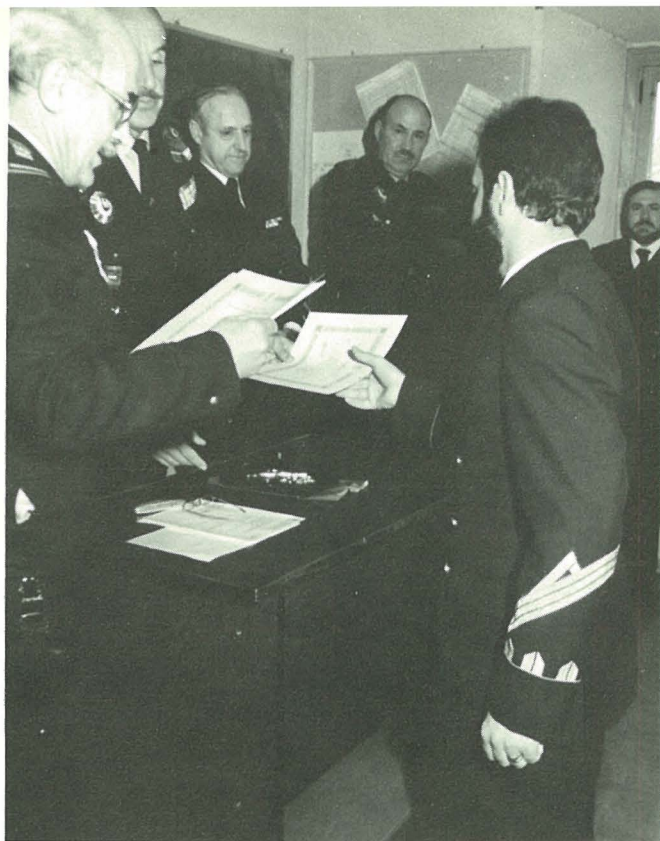
Don Juan, Brigada Contramaestre, destinado en la C.N.R. de Cartagena desde hace 12 años, en la sala de reuniones de la Comisión.

CLAUSURA DEL PRIMER CURSO DE TÉCNICAS DE TRAFICO

En el antiguo cuartel del Conde Duque, de Madrid, sede de la Academia de Policía Municipal, se ha venido desarrollando en el pasado mes de marzo un curso sobre técnicas de tráfico para Suboficiales de Infantería de Marina (aptitud PN).

En la presente foto se recoge el momento en que el Sargento primero de Infantería de Marina (PN) D. Antonio Pérez Tudó recibe de manos del Inspector Jefe de la Policía Municipal de Madrid D. Francisco Javier Lobo García el diploma acreditativo de haberlo superado.

El Sargento 1.º don Antonio Pérez Tudó, recibe de manos del Inspector Jefe de la Policía Municipal, el diploma correspondiente. ▶



«VAI DE MORTO O QUE NON VAI DE VIVO»

Raramente se reciben cartas acerca de algún tema tratado, pero esta vez ha ocurrido. Un lector del BIP, galaico él, quiere saber el origen del dicho: «A San Andrés de Teixido, vai de morto o que non vai de vivo», y que este cronista, en una de sus correrías por el N.O, citó al peregrinar al Santuario de San Andrés de Teixido, camino de unos ejercicios de UNIGUAR del Tercio Norte en la Capelada, cerca de Cedeira (BIP n.º 38).

Se trata de una de las antiquísimas leyendas de Galicia, de esas de las que el tío Isolino Barbeito diría: «Son moi vellas, tan vellas, que xa o meu abó que mos contaba, deprenderaus dun seu tergos, de moitos anos atrás».

Toda leyenda no es, ni más ni menos, que el relato de un hecho real adornado, o desfigurado, por la fantasía y, a veces, simplemente desvirtuado por la tradición oral que va de boca en boca por generaciones sucesivas.

El hecho real que nos trae es: San Andrés, Apóstol hermano de San Pedro, acompañó a éste en la evangelización de territorios ribereños del Mar Negro. Después este Apóstol llevó la Verdad a la actual Grecia. Murió martirizado sobre una cruz en forma de aspa (la cruz de San Andrés). Es a partir del siglo V cuando su culto se extiende por Italia, Francia, España y norte de Africa; ya antes estaba enraizado en España el culto al Apostol Santiago. Con estas líneas creo queda presentado el hecho real, y ahora salto a la leyenda.

En el término municipal de Cedeira, y en la caída al mar de la sierra de la Capelada, se erigió una ermita a San Andrés (Teixido), y parece ser que muy pocos peregrinos la visitaban. El Santo Apóstol estaba desolado por este olvido, y es que las gentes no cesaban de acudir a Compostela para hacer oración ante la tumba del Apóstol Sant Yago. Un buen día se le apareció Nuestro Señor Jesucristo y le preguntó: Te veo triste, Andrés, ¿qué te pasa? San Andrés replicó: Señor me han erigido esta ermita, hago milagros, pero a pesar de ello casi nadie viene, y es que prefieren ir a orar a Compostela. Nuestro Señor compadecido de su discípulo le dijo: De hoy en adelante te prometo que nadie entrará en el cielo sin que haya visitado tu santuario al menos una vez en la vida; y quien no lo hiciera vivo, tendrá que hacerlo después de muerto...

Y con aquellos que de vivos no pudieron visitarlo, había la creencia que lo realizaban después de muertos, sirviendo de vehículo de peregrinación de sus almas las muchas alimañas, reptiles, etc., abundantes en esta región; por ello nadie hacía el menor daño a cualquier criatura de esas especies que topase en su camino de romero hacia Teixido.

Este cronista estima aclarado el dicho en cuestión, pero afirma y ratifica en no soltar prenda en lo referente a la «erba namoradeira», cuya leyenda también conoce.



C.N. de Suboficiales «EL FERROL»
Despedida a la Sra. de Rey Díaz.



C.N. Oficiales «MARIN» Carnaval 84. «En el Nilo no lo pasan mal».



C.N. Oficiales «EL FERROL». Carnaval 84.



C. N. Oficiales «MARIN»-Fiesta infantil del carnaval 84.



C.N. Suboficiales «EL FERROL». Fiesta Aniversario.



Agrada sobremanera comprobar que nuestros clubs siguen su marcha ascendente, creciendo y desarrollándose para mejor. Van adquiriendo solera como dirían los buenos catadores.

Es indudable que cada vez están calando más en todos nosotros, y que los vamos sintiendo como lo que son: NUESTROS CLUBS. Sabemos que siempre que concurramos, encontraremos «ambiente», estaremos a gusto.

Hagamos un rápido recorrido por ellos.

En la ZM del CANTABRICO, los de OFICIALES de El Ferrol y de Marín, han sido marco de despedida, actos sociales y, como no, del carnaval. El de SUBOFICIALES ha «rizado el rizo»: Fiesta del III aniversario; han federado en 3.ª regional su equipo de tenis; creación del «Trofeo Presidente Club Naval de Suboficiales», de regatas; potenciación de la zona industrial mediante nuevos equipamientos; servicio de reparación de coches a precio de coste; construcción de un «foso» para reemplazo de aceite y limpieza del coche; carenero de embarcaciones; «celdas» con pileta para los fuerabordas; inauguración del mesón; y

C.N. de Cabos Primeros «EL FERROL». Carnaval 84.



C.N. Suboficiales «CARTAGENA». Cena homenaje a don Antonio Regeiro, Primer Presidente del Club.



C.N. Suboficiales «SAN FERNANDO». Carnavales-84.

NUESTROS CLUBS



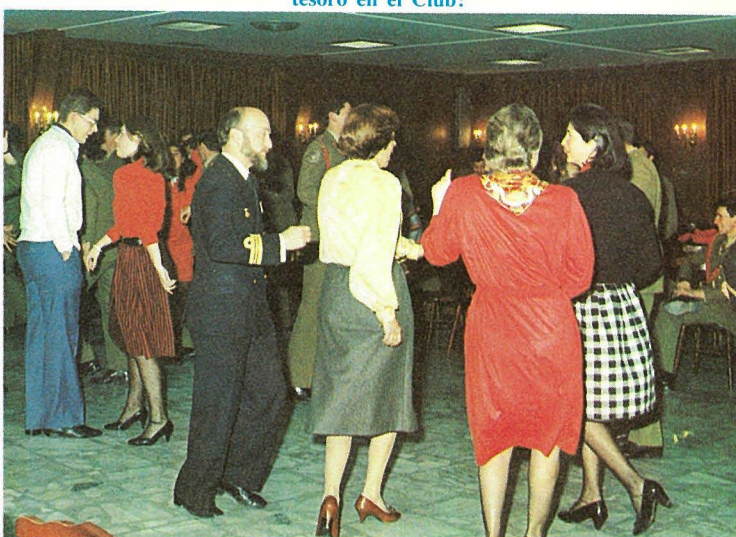
C.N. Suboficiales «CARTAGENA». Clases de inglés para hijos de socios.



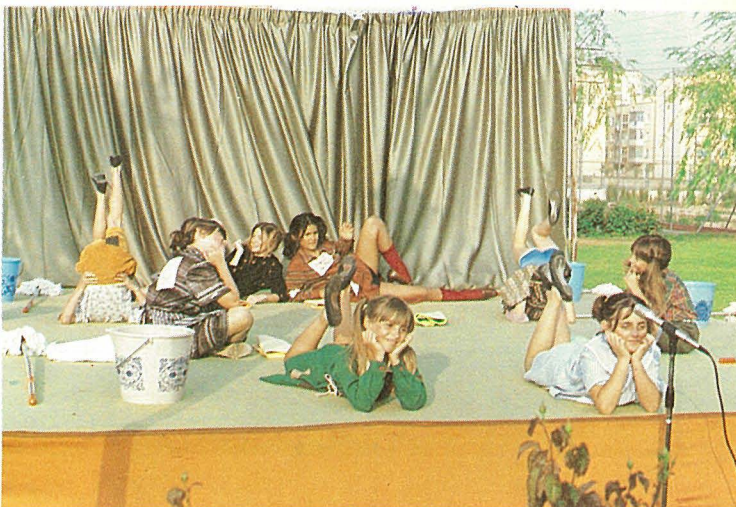
C.N. Suboficiales «SAN FERNANDO». Carnavales-84. ¿Habrá un tesoro en el Club?

unos alegres carnavales. Para el futuro dispuestos a lograr un polideportivo cubierto, y ¡claro que lo conseguirán, menudo es su Presidente D. Gaspar Sanjuan López! El club de CABOS PRIMEROS verá en 1985 el comienzo de las obras del nuevo. ¡Enhorabuena!; el concurso «la caja de las sorpresas» resulto muy simpático; graciosa la decoración del lugar infantil; buenos los carnavales que allí celebraron; y excelentes las «tapas» que prepara Antonio.

Pasemos a CARTAGENA. Noticias «sonadas» del de SUBOFICIALES: fallo del concurso para el himno del club a favor del Sargento primero (SO) D. José L. Muelas Cayuela, «Amanecer» es su título; formación de un grupo de cantores y de rondalla; clases de solfeo; campeonato de futbito; clases de inglés para hijos de socios; cena homenaje a D. Antonio Regeiro, su primer Presidente; fabulosos carnavales... Ahora le toca el turno al de CABOS PRIMEROS, que con sus clases de corte y confección está teniendo gran éxito; y hablando de éxitos, el grupo «Estacha» está pegando fuerte; nuevo curso de fotografías; y carnavales. Cerramos la Zona con el de OFICIALES que sigue con sus animadas veladas y reuniones, y alegres carnavales.



C.N. Oficiales «SAN FERNANDO». Carnaval-84.



C.N. Cabos Primeros «CARTAGENA». Grupo «ESTACHA» en la obra ANNIE.



C.N. de Oficiales «SAN FERNANDO». Una velada.

ACTIVIDADES DE

C.N. de Oficiales «MARIN». Fiesta infantil del Carnaval-84, «un prototipo».



C.N. de Cabos Primeros «CARTAGENA». Una animada velada.





C.N. Suboficiales «EL FERROL». Curso de Inglés.

NUESTROS CLUBS

ZONA MARITIMA DEL ESTRECHO. El C.N. de CABOS PRIMEROS celebró unos animados carnavales; el deporte tienen muchos adeptos; y se fomentan reuniones familiares. En el de OFICIALES hubo animados bailes de carnaval; fiesta con ocasión de una visita que efectuaron los Cadetes de Infantería; cena gallega por todo lo alto... El de SUBOFICIALES convoca un concurso exposición de oleos, acuarelas, dibujos, maquetismos y de fotografías; a la «búsqueda del tesoro» acudió Miguel de la Quadra Salcedo ¡perdón! un socio ganó el 1.º premio de disfraces de carnaval; «La virgen del Carmen y la Armada» es el tema para un concurso literario que anuncian; y ya que se trata de anunciar, hay prevista una excursión a Granada.



C.N. de Cabos Primeros «EL FERROL». Un momento del interesante concurso «Caja de Sorpresas».



C.N. de Suboficiales «CARTAGENA». Carnavales-84.



C.N. de Oficiales «MARIN». Fiesta Carnaval-84, «El Padrino y sus Sobrinos».

El BIP recibe programas de actividades de los Clubs, y los resume para conocimiento de todos.

C.N. de Cabos Primeros. «EL FERROL». Se concluyeron las obras de renovación de la zona infantil.



C.N. Cabos Primeros «CARTAGENA». Clases de corte y confección.



CREACION DEL DIPLOMA DE ASTRONOMIA Y GEOFISICA PARA LOS FUNCIONARIOS CIVILES DEL CUERPO ESPECIAL DE INGENIEROS TECNICOS DE ARSENALES

Por considerarlo de gran interés para muchos de nuestros lectores transcribimos el texto del Real Decreto de creación del Diploma de Astronomía y Geofísica, que habilitará a quienes lo posean para acceder a las plazas de plantilla del Instituto y Observatorio de Marina.

REAL DECRETO 431/1984, de 22 de febrero, por el que se crea el diploma de Astronomía y Geofísica para los funcionarios civiles del Cuerpo Especial de Ingenieros Técnicos de Arsenales.

Como desarrollo de la Ley núm. 9/1970, de 4 de julio, y de conformidad con lo previsto en el artículo 9 del Decreto 3.852/1970, el Reglamento del Instituto y Observatorio de Marina, aprobado por Orden Ministerial núm. 317/1979, de 25 de abril, dispuso que los puestos técnicos de las Secciones del Instituto y Observatorio de Marina serían cubiertos en el futuro por Ingenieros Técnicos de Arsenales que hubieran efectuado un curso de formación en Astronomía y Geofísica de un año de duración en la Escuela de Estudios Superiores en Ciencias Físico-Matemáticas de la Armada.

Al amparo del artículo 25 de la Ley articulada de Funcionarios Civiles del Estado y del artículo 43 del Reglamento de Funcionarios Civiles al servicio de la Administración Militar, en el presente proyecto de Real Decreto se crea para los funcionarios del Cuerpo Especial de Ingenieros Técnicos de Arsenales el diploma de Astronomía y Geofísica, cuya obtención los capacita para asumir las funciones técnicas propias de su especialidad, fijadas en la Orden Ministerial núm. 317/1979, de 25 de abril.

En su virtud, a propuesta del Ministerio de Defensa, con la aprobación del Ministerio de la Presidencia y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión el día 22 de febrero de 1984.

DISPONGO:

Artículo 1.º Se crea para los funcionarios civiles del Cuerpo Especial de Ingenieros Técnicos de Arsenales el diploma de Astronomía y Geofísica que habilita a sus titulares para tener acceso a las plazas de plantilla del Instituto y Observatorio de Marina, expresamente clasificadas y reservadas a los poseedores del diploma.

Art. 2.º Uno.—En las bases de las convocatorias de ingreso en el Cuerpo Especial de Ingenieros Técnicos de Arsenales se determinará el número de plazas convocadas para futuros diplomados en Astronomía y Geofísica, así como las condiciones y requisitos que deban reunir o cumplir los aspirantes a las mismas.

Dos.—Los aspirantes que hayan superado las pruebas selectivas serán nombrados funcionarios en

prácticas y deberán seguir con resultado satisfactorio un curso selectivo de formación en Astronomía y Geofísica de un año de duración, a realizar en la Escuela de Estudios Superiores de Ciencias Físico-Matemáticas de la Armada.

Tres.—Superado el curso selectivo de formación, el Director de Enseñanza Naval reconocerá la posesión del diploma de Astronomía y Geofísica a los candidatos clasificados aptos y el Almirante Jefe del Departamento de Personal conferirá a los mismos el nombramiento de funcionarios de carrera del Cuerpo Especial de Ingenieros Técnicos de Arsenales, diplomados en Astronomía y Geofísica.

Art. 3.º Los puestos de trabajo de plantilla reservados para los diplomados en Astronomía y Geofísica quedan clasificados, a efectos de provisión de los mismos, en la modalidad de puesto de trabajo a cubrir por concurso de méritos entre diplomados.

Art. 4.º El cometido de los diplomados en Astronomía y Geofísica que ocupen puestos de trabajo expresamente clasificados y reservados para los mismos es el asignado al personal técnico de las Secciones en el Reglamento del Instituto y Observatorio de Marina.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.—A propuesta de la Dirección del Instituto y Observatorio de Marina, la Dirección de Enseñanza Naval reconocerá la posesión del diploma de Astronomía y Geofísica de Ingenieros Técnicos de Arsenales y a los Ingenieros Técnicos no funcionarios contratados que, con anterioridad a la fecha de promulgación de este Real Decreto, hayan realizado y superado el curso de formación de Astronomía y Geofísica.

Segunda.—De acuerdo con lo dispuesto en la disposición adicional segunda de la Ley núm. 70/1978, en las convocatorias de ingreso en el Cuerpo Especial de Ingenieros Técnicos de Arsenales en que figuren plazas para diplomados en Astronomía y Geofísica, el 25 por 100 de las mismas se convocarán en turno restringido para los Ingenieros Técnicos no funcionarios contratados por la Armada que tengan reconocida la posesión del diploma de Astronomía y Geofísica.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Defensa
NARCISO SERRA SERRA

B. O. del Estado núm. 55, y D. O. núm. 57.

