



CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA
DEPARTAMENTO DE PERSONAL

B LETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL

"CUMPLIDA LA MISION,
DE REGRESO A CASA"



BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL

NUMERO 55 - ABRIL 1991

SUMARIO

PORTADA:

"CUMPLIDA LA MISION,
DE REGRESO A CASA"

(Foto: Pepe Díaz "RED")

DIRECCION Y ADMINISTRACION:

Departamento de Personal (OFIPER)
Cuartel General de la Armada
Calle Montalbán, 2
28071 MADRID (España)

IMPORTANTE:

En atención al número limitado de ejemplares del BIP, y en beneficio de todos, rogamos se facilite su difusión entre nuestros lectores, poniéndolo a su alcance en cámaras, camaretas, sollados, bibliotecas, etc.

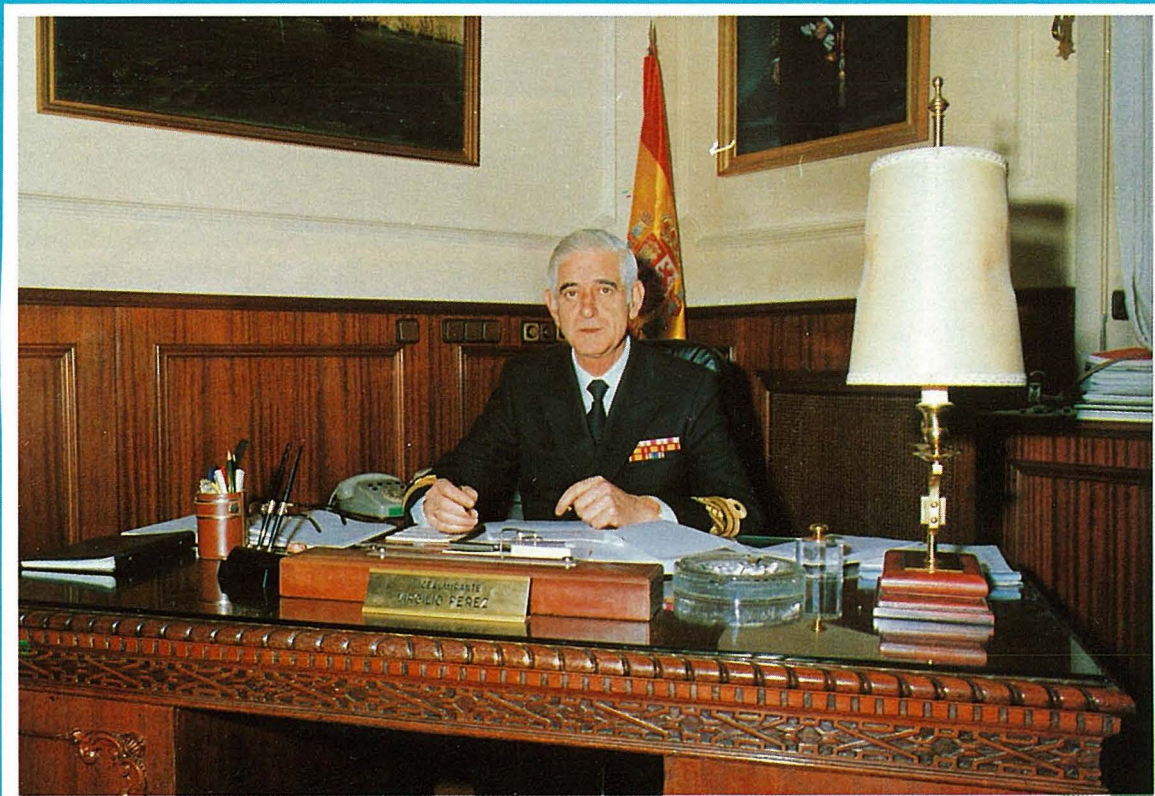
	<u>Página</u>
Entrevista con el Almirante de Personal	1
Impresiones del Comandante de la Agrupación "Bravo"	5
Impresiones de las dotaciones de los barcos que han estado presentes en el Mar Rojo y Golfo Pérsico	8
Los barcos de la 21.ª Escuadrilla: Un servicio distinguido	11
Los barcos de la 41.ª Escuadrilla	18
El sereno dolor de una familia: La del Cabo Primero Ignacio Romero Romero	22
Opinan algunas mujeres del personal embarcado	23
Operaciones combinadas del TEAR	24
Las Fragatas de la serie "BALEARES" vistas por sus Mandos	30
La Dirección de Aprovisionamiento y Transporte	36
Una labor callada y eficaz	39
Entrevista al General de División de Sanidad don Mariano Grau Sbert	41
El Ministro de la Defensa visita el Cuartel General de la Armada	44
Un viaje por el mundo submarino	48
Un embajador de España en la Armada	50
El Real Instituto y Observatorio de la Armada	55
Navegando a bordo del T/A "CASTILLA"	60

ENTREVISTA CON EL ALMIRANTE DE PERSONAL

(M.^o Carmen Jáuregui)

Entrevistamos hoy en nuestras páginas al Almirante de Personal, D. VIRGILIO PEREZ GONZALEZ DE LA TORRE; persona de carácter abierto, afable de trato y profunda humanidad, labrada quizás a lo largo de una vida dedicada por un lado a una familia numerosa y por otro a un permanente trato con el personal de la Armada a través de sus numerosos destinos dedicados a éste.

Persona de clara inteligencia y marcada sensibilidad, conduce nuestra entrevista por cauces distendidos, y de fácil ejecución, queremos por ello agradecer al Almirante de Personal tanto su amabilidad al recibirnos como la cordialidad, que en todo momento presidió nuestra charla con él.



El Almirante de Personal don Virgilio Pérez González de la Torre.

—Almirante, sabemos que la Jefatura del Departamento de Personal es un cargo de responsabilidad y trascendencia, pues de él depende todo el contingente humano que integra la Armada, y suponemos que esta consideración es lo suficientemente importante como para servir de cierta preocupación a su Mando; en su caso, ¿cómo ha afrontado esta nueva responsabilidad que le ha otorgado su trayectoria profesional, y en qué medida piensa que pueda ayudarle a desempeñar su cometido actual, la experiencia obtenida en sus anteriores destinos?

—Yo lo he afrontado con gran entusiasmo porque me apasiona el tema de Personal, sus problemas, y la capacidad que creo poder tener para afrontarlos ha sido un escudo protector para eludir los temores que pueda representar este cargo. La capacidad a la que me refiero la he acumulado a través de los destinos por los que he ido pasando a lo largo de mi carrera; en especial los de los últimos años, que me han brindado una gran experiencia en problemas de personal, pues he estado en la Dirección General de Personal del Ministerio de Defensa, en la Dirección de Reclutamiento y Dotaciones (DIRDO) y en la Dirección de Enseñanza Naval (DIENA) del Cuartel Ge-

neral y en Enseñanza del Ministerio de Defensa; por lo tanto creo que efectivamente todo ello ha contribuido a que, este nuevo destino sea para mí una continuación de los anteriores, en el que el único temor que me atrevería a confesar, sea el no poder alcanzar las soluciones oportunas a los problemas que se me planteen.

—Las Fuerzas Armadas se encuentran, en la actualidad, en un período de importantes cambios. En lo que respecta a la Armada, ¿cuáles son los cambios que pueden afectar directamente a su personal, y qué problemas puede plantear la ejecución de los mismos?

—Si nos referimos a los cambios orgánicos que contempla la última Orden Ministerial que ha salido sobre la estructura del Cuartel General, al Departamento de Personal le va a afectar muy poco, pues la estructura básicamente va a ser la misma; únicamente algunas secciones que dependían directamente del Almirante de Personal pasarán ahora a depender de los mandos subordinados.

En otras disposiciones promulgadas, sí se han producido importantes modificaciones, como las referidas a las nuevas plantillas, con la integración de las nuevas Escalas, que contempla la Ley de la Función Militar; aunque, más que una modificación, se podría hablar de adaptación, puesto que la Armada está experimentando cambios en su estructura desde los años 60; así que ésta no es otra cosa que una época más en esta trayectoria.

Existen otros temas que todavía están pendientes y, a mi juicio, uno de ellos es el de una nueva reglamentación sobre el Voluntariado Especial, quizás el de más envergadura por su repercusión en la eficacia global de nuestros Centros y Unidades.

—Almirante, hace ya algunos meses de su toma de posesión del cargo y, suponemos que ya habrá podido hacer una valoración de cuáles son los aspectos de su Departamento que merecen una atención prioritaria.

—Para mí el aspecto prioritario es, sin duda alguna, éste que acabo de mencionar: la captación del Voluntariado Especial; porque lo cierto es que la Armada necesita contar con personal especialista adecuado, tanto en número, como en preparación, sobre todo si se tiene en cuenta que existe el proyecto de reducir el Servicio Militar a nueve meses, lo que hará prácticamente inviable que personal procedente del mismo pueda asumir funciones propias del Voluntariado Especial.

—¿Existe algún proyecto, dentro de su Departamento, que le gustaría afrontar como un reto personal?

—Yo de entrada huyo de las quimeras; me gusta ser realista y posibilista; por tanto he puesto mi empeño personal, que es compartido por un grupo de personas que trabajan sobre el mismo tema, en intentar



La enseñanza, elemento clave en la formación del personal.
Foto Jorge Mata (RED).



solucionar el grave problema del Voluntariado Especial.

—Almirante, no queremos dejar pasar la oportunidad que se nos brinda al acceder a esta entrevista para el "Boletín Informativo de Personal", para hablar sobre el tema que ha sido —y, de alguna manera, sigue siendo hoy día—, por su trascendencia mundial, cabecera en todos los medios de comunicación social: el conflicto del Golfo Pérsico. ¿Qué dificultades tuvo que salvar su Departamento en función al cumplimiento de la misión encomendada a la Armada; y qué ha aportado de positivo la experiencia pasada?

—En principio he de decir que a mí no me gusta hablar de dificultades; prefiero hablar de situaciones que requieren más trabajo, más imaginación, más dedicación... pues creo que la formación que hemos re-

cibido en nuestra profesión, nos capacita sobradamente para resolver cualquier circunstancia, por adversa que parezca. Lo fundamental, eso sí, y sin la cual nuestra preparación sería baldía, es contar con los medios posibles, tanto en calidad como en cantidad, para desarrollar nuestra labor. En este caso concreto al que Vd. hace referencia, nosotros disponemos de los barcos adecuados dotados con los medios operativos necesarios y con el personal, profesional y no profesional, que ha demostrado su capacidad para llevar a cabo esa misión importante que nos fue encomendada en su momento, y que todavía no podemos decir que haya finalizado por completo, pues aún permanecerán allí, hasta que se normalice la situación, todavía delicada, en la zona del conflicto.

Con la movilización exigida para dar cumplimiento a esta misión, tanto de medios como de personal, se ha puesto a prueba un sistema que

ya estaba establecido en la Armada desde hace muchos años; pero que, por no haber tenido ocasión de operar en zonas tan alejadas y de características tan diferentes a las que acostumbramos, sí ha habido que realizar algunas modificaciones improvisadas; pero, en general, se puede afirmar que los resultados han sido excelentes. De cualquier forma, esta experiencia nos ha servido para corregir y completar los planes ya existentes.

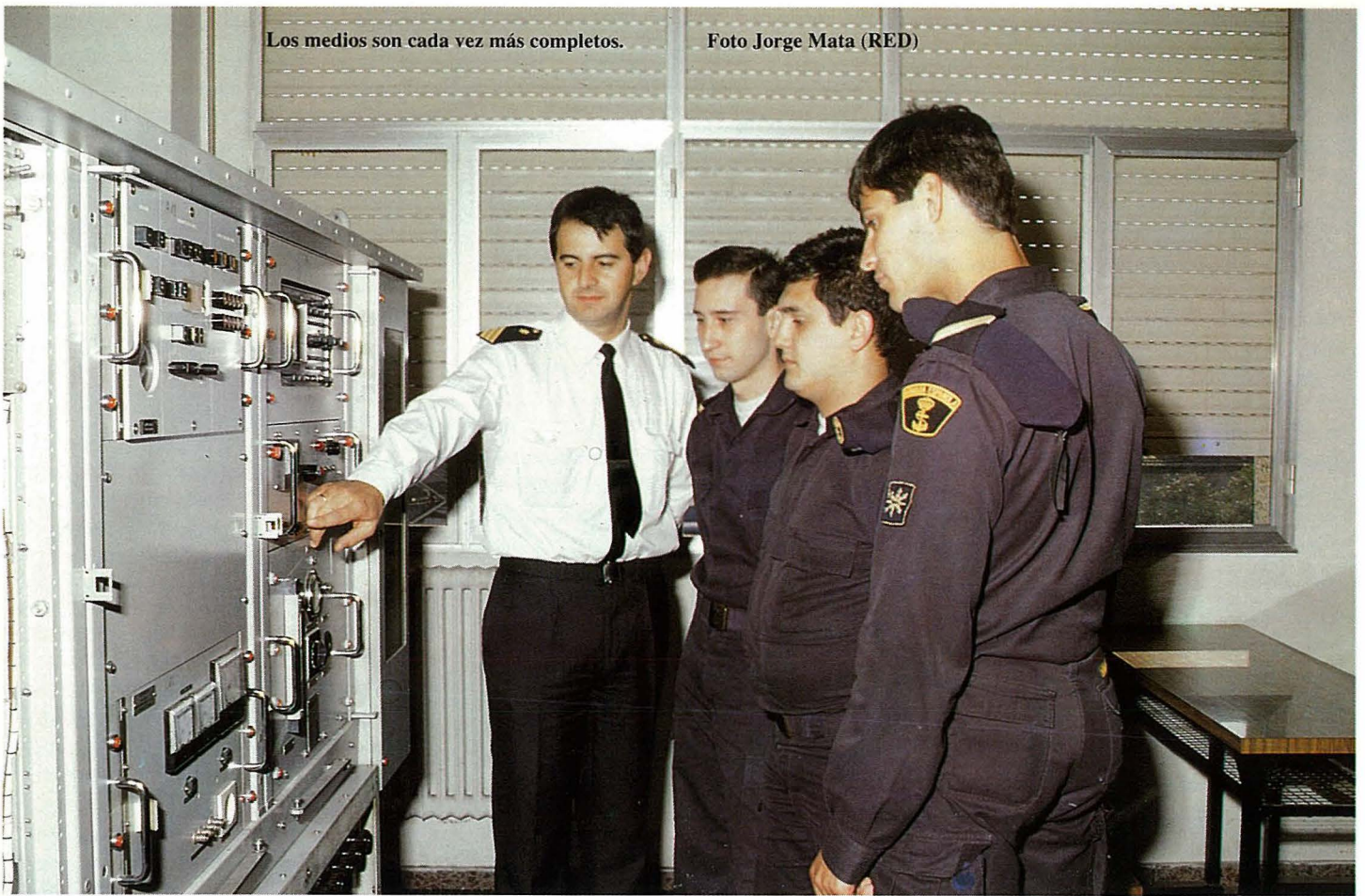
—Desde la perspectiva profesional que le ofrece su actual posición, ¿cómo considera que ha ido evolucionando la Armada con el paso de los años, y cómo vislumbra su futuro?

—La Armada, en el transcurso de los años, se ha tenido que ir adaptando necesariamente a las nuevas tecnologías y, en mi caso particular, he asistido a grandes avances en este sentido. Cuando salí de la Escuela Naval, yo heredé los barcos que eran proyecto de los años "20"; los que tenemos hoy en día disponen de la tecnología más avanzada del mundo. Especialmente en los años "50", se empezó a registrar el mayor grado de evolución en la Marina, pues fue cuando empezamos a recibir los barcos de la ayuda americana; se inició así el plan de modificación y modernización que supuso "un salto en el vacío" del orden de 20 años en cuanto a tecnología. A partir de entonces fue una "puesta al día" de manera paulatina. Todo este proceso de adaptación a la nueva tecnología implica modificaciones en diversos aspectos; tanto en el de la Enseñanza, por el aprendizaje de los nuevos avances técnicos; así como en el Orgánico, pues exige una adaptación de las organizaciones, selección del personal, etc. Afortunadamente, la Armada ha ido realizando toda esta evolución lenta, pero ininterrumpidamente.

—¿En qué nivel cree usted, Almirante, que se encuentra la Armada Española en la actualidad?

—En esta valoración tiene un peso determinante la economía del País. La Armada tiene en proyecto una serie de planes que, cuando se vean cumplidos, podrán determinar una fuerza equiparable a las que tienen los países cuyo poder económico es similar al nuestro. No obstante, las posibles deficiencias actuales se han

EL VOLUNTARIADO ESPECIAL, pieza clave de la Armada.
Foto Jorge Mata (RED).



ido supliendo con la dedicación y profesionalidad de nuestro personal.

—Almirante, ¿cómo enjuiciaría ese nivel de formación del personal de la Armada?

—Qué duda cabe que, también para impartir una buena y completa formación hace falta dinero. Suponiendo que contásemos con la cantidad adecuada, a ese personal hay que formarlo en centros bien dotados de material y ayudas diversas a la Enseñanza, para poder ofrecer los conocimientos y la práctica necesaria que les capacite ante esa nueva tecnología.

—Los continuos contactos de nuestra Armada con la de los otros países de la OTAN, a través de operaciones combinadas, maniobras conjuntas y realización de trabajos en equipos; han obligado a gran parte de nuestro personal a salir fuera de nuestras fronteras, para realizar cursos en el extranjero y colaboraciones de diversa índole con otros países; ¿supone todo esto un incremento en el gasto destinado a la formación del personal de la Armada?

—Yo no diría que esto implica un gasto añadido; sino que, por el con-

trario, significa un gran ahorro, a la larga, para la Armada. Hay que tener en cuenta que las posibilidades de material de instrucción en nuestras Escuelas es reducida en función de su rentabilidad; me explico: con relación a las nuevas fragatas de que disponemos hoy en día, los americanos fabricaron una serie de 50 unidades, por lo que disponer del material de instrucción en tierra de esas fragatas, significa para ellos un porcentaje muy bajo en el gasto, que les compensa plenamente. Sin embargo, en nuestro caso que normalmente realizamos series cortas —por la servidumbre económica— esa disponibilidad de medios de instrucción en tierra carece de rentabilidad económica; nos es mucho más rentable que nuestros hombres obtengan la formación en tierra adecuada en cualquier otro país que disponga de esas instalaciones.

No obstante, también es cierto que, incluso en este último aspecto se está experimentando una gran evolución; pues no hay que olvidar que nuestras distintas Escuelas y Centros de Formación e Instrucción, están recibiendo ya un flujo importante de alumnos extranjeros y personal diverso, que viene a realizar cursos de formación y adiestramiento específi-

co en determinados sistemas de combate. Sirva como ejemplo el caso del simulador aéreo de los Harrier II "Bravo", instalado en la Base Naval de Rota; el cual ha sido solicitado por los pilotos ingleses y, ahora, por los pilotos italianos para realizar sus prácticas de entrenamiento.

Existe una tendencia generalizada en Europa, a través del EURONATO TRAINING GROUP, por la que se tiende a especializar los centros de Formación y Adiestramiento para uso de toda la Comunidad. Es decir, se pretende conseguir que, entre todos los países de la Comunidad, se realice una inversión grande en este tipo de medios, cuya explotación sea, del mismo modo, comunitaria; con ello se abaratarían los costos de la formación del personal correspondiente para cada uno de los países de la Comunidad Europea.

—Almirante, hacemos nuestra sus esperanzas en los proyectos que afronta su Departamento, y ponemos a su disposición nuestro "BIP", como cauce de información al personal de cuantas visitas se produzcan en la singladura hacia el nivel que todos deseamos para la armada.

IMPRESIONES DEL COMANDANTE DE LA AGRUPACION "BRAVO"

C. N. don Francisco Rapallo Comendador

Una Corbeta procede a visitar a un mercante, mientras la otra le presta asistencia.

Ha correspondido a la Armada representar a España en la reciente crisis y posterior guerra en el Golfo Pérsico, manteniendo de forma permanente una agrupación naval en aquella Zona. El mando de la Agrupación Bravo ha correspondido de forma ininterrumpida al C. N. don FRANCISCO RAPALLO COMENDADOR, hasta el momento Comandante de la 11.ª ESCUADRILLA de la

Flota; con él charlamos sobre la presencia de nuestros buques en el Golfo Pérsico y Mar Rojo, sus actividades, apoyo logístico, moral de las dotaciones y problemas con los que han tenido que enfrentarse nuestros buques. El Comandante de la Agrupación Bravo, nos atendió con cordialidad y simpatía; de fácil sonrisa y trato amable, la entrevista pronto encontró el rumbo adecuado.

-¿C. N. Rapallo, puede describirnos las zonas de actuación de nuestros buques?

-Desde el comienzo de las operaciones, nuestros buques ocuparon idénticas zonas; la Fragata en el Sur del Golfo Pérsico y las Corbetas en el Norte del Mar Rojo.

Quizás lo más sobresaliente de las zonas son las altas temperaturas, en especial en la parte sur del Golfo, que conoció bien la Fragata "Santa María" al llegar. En pleno invierno, las temperaturas son suaves, del orden de los 20.º, lo que nos permitió pasar la estación más dura del año en condiciones ideales. En el mes de abril se volverán a registrar temperaturas muy elevadas.

-¿Cómo fue llevada a cabo la misión encomendada a nuestros barcos?

-Como es sabido, nuestros buques llegaron a la zona para cooperar en el embargo decretado a IRAK por Naciones Unidas. Esto exigía el reconocimiento e identificación de todos los buques mercantes que navegaban por nuestras proximidades y la visita y registro de aquéllos que se dirigían a IRAK o al territorio ocupado de KUWAIT o procedían de los mismos, para comprobar si transportaban mercancías sujetas al embargo. Hay que incluir también en este campo aquellos mer-

Los Serviolas han sido fundamentales por la vigilancia de minas.



cantes que se dirigían o procedían de AQABA, considerado posible puerto de transferencia de mercancías a IRAK por la posición adoptada por JORDANIA en el conflicto.

La visita y registro de un buque mercante es una labor ardua, a la que normalmente hay que dedicar varias horas y donde es preciso tomar precauciones para evitar desagradables sorpresas.

A finales de febrero nuestros buques llevaban realizadas más de 130 visitas

y registros a buques mercantes, creo que es justo destacar la gran labor que han llevado y están llevando a cabo, en especial los trozos de visita verdaderos protagonistas de este cometido. Su preparación y profesionalidad se ha visto reflejada en todas las visitas realizadas y, en especial, en aquéllas en que el estado de la mar las hacía especialmente duras, así como en las llevadas a cabo sobre buques conflictivos.

-El desenlace del conflicto del Golfo en guerra, ¿varió en alguna medida, el

carácter de la misión que se había confiado a nuestros barcos?

-La misión del embargo ya citada ha sido y sigue siendo misión permanente. Pero también es cierto que, al iniciarse el conflicto, esta misión fue complementada con otros cometidos relativos a operaciones de apoyo; en especial, la protección de los numerosos buques logísticos que debían aprovisionar "in situ" a los grupos de portaaviones y demás fuerzas aliadas.

-¿Se registraron momentos de peligro en el cumplimiento de la misión o se ha producido algún hecho sobresaliente que rompiese la norma cotidiana de actuación?

Antes de la ruptura de hostilidades todos los buques desarrollaban la misión del embargo, como ya he citado. En líneas generales esto no implicaba un peligro claro, si bien es cierto que la vigilancia a bordo siempre fue extrema para evitar ser sorprendidos. En estas circunstancias, era preciso extremar el cuidado en las visitas y registros a buques mercantes; en especial los iraquíes que podrían acarrear dificultades, como así sucedió en las operaciones sobre "TADMUR" y "KHAWLA BINT AL ZAWRAA".

Quizás el hecho más sobresaliente en este sentido fueron los disparos de aviso efectuados por la "DIANA", por la proa del buque mercante iraquí "KHAWLA BINT AL ZAWRAA", para obligarle a detenerse y proceder a su posterior visita y registro.

Al iniciarse el conflicto, la tensión era máxima naturalmente; pero en ningún momento, en nuestras zonas de actuación, existió una amenaza próxima y urgente que obligara a reaccionar. No obstante, el elevado número de minas a la deriva aparecidas en la parte Norte del Golfo y, en menor medida, en el Centro del Golfo, supuso y supone un riesgo permanente que obligó y obliga a extremar la vigilancia para localizarlas y destruirlas antes de que alcancen su objetivo.

-¿Qué puertos de la zona utilizaron nuestros buques a lo largo de su permanencia en aquella zona?

-Los puertos elegidos para apoyo logístico y descanso de dotaciones se encontraban, naturalmente, próximos a las zonas de operaciones. De este modo, las fragatas se han apoyado en los puertos de Emiratos Arabes Unidos, en especial ABU DABHI y DUBAI; mientras que las corbetas lo hicieron en puertos de EGIPTO, concretamente SUEZ y SAFAGA; si bien éstos últimos han tenido en una ocasión la oportunidad de entrar en JEDDAH en ARABIA SAUDITA.

--¿Existen grandes diferencias entre estos puertos?

-Efectivamente. EMIRATOS y ARABIA son dos países inmensamente ricos, favorecidos por las enormes reservas de petróleo que poseen. Esto se refleja en las ciudades ya citadas de ABU DABHI, DUBAI y JEDDAH, que han sido construidas en tierras desérticas de forma muy generosa, a base de mucho dinero; esto hace de ellas unas ciudades modernas con magníficos edificios y avenidas, preciosos parques, jardines y hoteles de primera magnitud.

Su comercio es muy avanzado y en sus tiendas pueden encontrarse los equipos más modernos a precios muy asequibles, puesto que son dos países que no tienen impuestos. Sin embargo, son países de costumbres muy diferentes a las nuestras, a las que han tenido que adaptarse nuestras dotaciones. Prácticamente no existen diversiones al estilo occidental, ya que, como es sabido, el elemento femenino no está presente. Nuestra gente ha tenido que contentarse en estos puertos con ir de compras, llamar por teléfono a sus familiares y cenar en la calle, especialmente en los hoteles donde es posible consumir bebidas alcohólicas, excepto en ARABIA donde está totalmente prohibido. Sin embargo los dos puertos egipcios utilizados cuyo mayor atractivo residía en poder efectuar dos visitas culturales de extraordinaria importancia. Desde Suez, nuestras dotaciones han visitado EL CAIRO, con sus pirámides y su magnífico museo, y desde SAFAGA han podido desplazarse a LUXOR con la carga cultural que ello representa.



Transbordo entre Corbetas del material estafeta.

Yo, que he vivido ambos teatros y que he podido conocer todos los puertos y lugares mencionados, puedo destacar los enormes contrastes entre estos países; pero, a la vez, señalar que



nuestras dotaciones han obtenido el rendimiento adecuado en cada puerto, si bien con enfoques totalmente diferentes, como ya he citado.

-La lejanía de la zona de operaciones de nuestros buques, ha significado un reto importante para el suministro y Apoyo Logístico. ¿Se presentó algún problema en relación a este punto?

-Creo que es conveniente separarlo en dos grandes grupos: apoyo logístico en la mar y apoyo en tierra.



Trajes especiales.



Visita de S.A.R. el Príncipe de Asturias a las Cobertas.

La espera y llegada del Correo.

-Una responsabilidad por la importancia de la misión encomendada; pero a la vez una enorme satisfacción personal. Hay que reconocer que es un privilegio ser nominado para una misión de estas características.

-¿Cuáles son los problemas más frecuentes que se le han planteado como Comandante de la Agrupación Bravo?

-Los problemas han sido muchos y de muy diversa índole, que han ido variando a lo largo del tiempo. Hay que darse cuenta de que la situación ahora no es la misma que cuando llegué a la zona, hace más de seis meses, con los tres primeros buques.

Al principio, lo más importante fue resolver el apoyo logístico a los buques, lo que me obligó a desplazarme a los diferentes puertos de esta zona, puertos que eran totalmente desconocidos para nosotros.

Alcanzar una excelente coordinación y cooperación con otros países U.E.O. y demás países aliados en la zona de operaciones, supuso múltiples reuniones para ir acercando posturas.

Al romperse las hostilidades los problemas han sido preferentemente tácticos; pero todos se han ido resolviendo adecuadamente y, en mi opinión, los buques han cumplido la misión sin dificultades dignas de mención.

-¿Cómo definiría el estado anímico de nuestras dotaciones a lo largo de todo el tiempo que duró nuestra permanencia en la zona del Golfo Pérsico?

-La moral de nuestras dotaciones siempre ha sido alta, lo que no es de extrañar en los profesionales, que han visto cómo el destino les ofrecía la posibilidad de participar en una misión histórica; por otro lado, la marinería de reemplazo ha respondido de manera ejemplar; cosa que no me extraña, pues nuestros jóvenes poseen grandes virtudes.

requeridos. Y la asistencia médica, para varios casos urgentes, ha sido dispensada por la Armada Norteamericana con diligencia y eficacia, cuando se solicitó su ayuda.

Para el apoyo logístico en puerto hay que destacar que, por estas latitudes, es imprescindible contratar una agencia que se responsabilice de atender todas las necesidades que requiera el buque en puerto. Las agencias elegidas para Emiratos y Egipto, en contacto con nuestros Agregados Navales, han desarrollado una labor eficaz, y creo que los buques no han tenido dificultades en los puertos.

En este capítulo de la Logística sería injusto omitir una mención especial al Ejército del Aire. Periódicamente un avión estafeta nos estuvo trayendo a la zona de operaciones los respetos que los buques iban necesitando, así como el correo desde España, del mismo modo que retornaba la correspondencia de los buques. Ha sido una labor callada pero muy eficaz y totalmente imprescindible para nosotros. Desde aquí deseo hacer llegar mi agradecimiento a nuestros compañeros del Ejército del Aire, con los que hemos compartido ratos muy agradables durante el tiempo que permanecían con nosotros en Egipto y Emiratos.

-¿Qué ha representado para Usted estar al frente de la Agrupación BRAVO?

La alimentación hubo que cuidarla al máximo por las largas permanencias en la mar.



Como es sabido, nuestros buques carecían de buque de apoyo logístico, por lo que hubo que coordinar con los otros países aliados en la zona, hasta alcanzar el nivel de cooperación que permitió un apoyo logístico adecuado en la mar.

Puede afirmarse que el relleno de combustible se está efectuando en la mar de petroleros de otros países sin problema alguno, lo que puede hacerse extensivo a víveres, cuando han sido



Ha correspondido a la Armada el honor y el deber de representar a España en la crisis y, posteriormente, en la guerra del Golfo Pérsico; y lo ha hecho con su habitual eficacia: Nuestros barcos y dotaciones han navegado por aquellas aguas lejanas paseando la Enseña Nacional y cumpliendo cuantas misiones le han sido encomendadas.

El Boletín Informativo para Personal ha sido un afortunado espectador de estos hechos, no "in situ", como hubiese sido su deseo sino en un "antes y un después"; es decir, charlando con las dotaciones que partían hacia el Golfo Pérsico o recogiendo sus impresiones al regreso; de ellas hemos ido dando cuenta lo más puntualmente posible, y hoy recogemos la de los que, una vez cumplida su misión, regresan a sus bases sin novedad, y con el orgullo del deber cumplido.

Los suboficiales defendían con fuerza la presencia de España en aquellas aguas, en lo que en aquel momento era una crisis, y desembocó posteriormente en una guerra; pensaban que era una obligación de solidaridad con el resto del mundo y una necesidad de estar presentes allí con el resto de las naciones; algunos añadían que se defendían intereses económicos, pero la mayoría, lo consideraban como un deber moral.

En los Cabos Primeros había que distinguir entre los veteranos, que llevaban en la Armada más de diez años y los procedentes del Voluntariado Especial. Los primeros fueron los que se expresaron con más fuerza a favor de la presencia de España en el Golfo, como una necesidad de



Las dotaciones que se dirigían al Golfo Pérsico y al Mar Rojo eran conscientes de la importancia de representar a España, a través de la Armada, en aguas internacionales ante prácticamente todas las marinas del mundo occidental, y que había que hacerlo bien.

Los Comandantes de los barcos asumían la responsabilidad con tranquilidad, tenían confianza en sus buques y sus hombres, pensaban que era una continuación del quehacer diario, si bien con una mayor responsabilidad, les preocupaba la moral de su gente. Todos coinciden en lo modernos que son los barcos y, que éstos están a la altura de los mejores que hoy navegan. Creen que se encuentran muy bien dotados de armas y medios electrónicos. El hecho de haber participado normalmente con marinas de la OTAN, les daba tranquilidad.

que nos mostráramos solidarios con el resto de las naciones; entendían que Irak no podía anexionarse a Kuwait por la fuerza, y aceptaban plenamente el ir al Golfo, los Cabos Primeros menos veteranos, se preocupaban fundamentalmente por sus familias que estaban muy afectadas a pesar de que ellos trataban de tranquilizarlas, era un pensamiento común, el de que "sus familias hacían mucho más caso a los medios de comunicación, que a ellos".

En la marinería existía una aceptación para ir al Golfo, sin mayores problemas y había entre ellos gente que lo había pedido voluntario, aunque había preocupación por el estado de ánimo de sus familias.

En cuanto al regreso de los barcos de la Zona del conflicto cabe reseñar que en Cartagena la afluencia de familiares fue masiva y el comporta-

IMPRESIONES DE LAS DOTACIONES DE LOS BARCOS QUE HAN ESTADO PRESENTES EN EL MAR ROJO Y GOLFO PERSICO



miento del público extraordinario, en Rota el comportamiento fue el mismo y la gente menos numerosa, quizás porque se trataba de un sólo barco.

Los Comandantes destacan como muy positiva la labor desarrollada y el buen papel hecho por España en la Zona. El comportamiento de las dotaciones fue ejemplar en todos los niveles, en puerto y en la mar. Consideran realmente positiva la ayuda recibida de las Armadas americana y francesa. En puerto destacan la hospitalidad de los árabes. La presencia del sacerdote a bordo resultó muy positiva, y todos coinciden en la importancia que para la moral de la gente tuvo las diferentes visitas que se recibieron desde España. Hablan, de una forma especial de S.A.R. el Príncipe de Asturias, el Ministro de Defensa y el AJEMA.

En cuanto a la de Marta Sánchez y Raul Sender todos la agradecieron mucho, destacando la labor eficaz y sacrificada de los técnicos de TVE.

En relación a la comida, todos coinciden en su abundancia y calidad y comprenden que la marinería echara de menos los típicos potajes y hamburguesas.

Todos agradecen la colaboración del Ejército del Aire que les hizo llegar de forma regular la correspondencia, prensa, vídeos y obsequios y comestibles con motivo de las fiestas navideñas.

De todo lo expuesto y de las entrevistas mantenidas podría destacarse:

La buena moral de las dotaciones y su satisfacción de haber cumplido una misión con eficacia y a nivel de las demás Armadas, así como su comportamiento ejemplar; la presencia del sacerdote en el barco; la gran colaboración de otras Armadas y el recibimiento positivo de las familias; así como el buen comportamiento de los barcos.

En otro orden de ideas tuvimos ocasión de realizar una entrevista a la familia del Cabo Primero Romero Romero, muerto en Acto de Servicio en la fragata "Numancia", ésta fue de lo más edificante y deseamos destacar de ella, la aceptación de la muerte desde un plano de trascendencia, el agradecimiento a la Armada y por las ayudas y consuelos recibidos, el reconocimiento al Ministerio de Defensa y en especial al Director de Personal, D. JOSE E. SERRANO MARTINEZ por sus atenciones.

Desde estas páginas el B.I.P. desea agradecer a todos, desde el Comandante de la Agrupación Bravo, al último marinero, las muchas facilidades dadas para que todos pudiéramos contar con una información de primera mano.



La esperada llegada a casa.

LOS BARCOS DE LA 21.^a ESCUADRILLA: UN SERVICIO DISTINGUIDO

Componen la 21.^a Escuadrilla, una serie de seis corbetas, de diseño nacional. Esbeltas de forma y, gallardas en su navegación, pasean orgullosas la Enseña Nacional por los diferentes mares.

Tienen su base en Cartagena y, en este puerto, atracaron hace unos días la "DIANA" y la "INFANTA CRISTINA", tras ciento dos días de comisión en el Mar Rojo.

El recibimiento por parte de Autoridades, compañeros y familiares, resultó emotivo y multitudinario; había tensión contenida y una alegría lógica en todos los presentes.

Las sirenas de los remolcadores y barcos atracados en el puerto, los chorros de agua formando arcos multicolores al reflejarse en ellos el sol, el correr de la gente hacia la entrada del muelle del Arsenal, fueron indicios claros de que se aproximaban a puerto las dos corbetas, tras casi tres meses de ausencia.

En primer lugar hizo su entrada la "DIANA"; su dotación en babor y estribor de guardia; se aprecian las miradas ansiosas en busca del familiar que espera en tierra, a ellos se les localiza con más facilidad; se agitan pañuelos y manos, todos quieren saludar a los seres queridos.

Poco después y al costado de la "DIANA" se abarboa la "INFANTA CRISTINA" por lo que su personal queda pronto fuera de la vista de los que esperan. El Almirante de la Zona Marítima del Mediterráneo don **MIGUEL J. GARCIA DE LOMAS RISTORI**, embarca en la corbeta "DIANA" y saluda a las dotaciones con palabras sencillas, llenas de afecto. Luego su voz emocionada y vibrante, quiere ser breve en honor de los que esperan: su bienvenida, que es la de la Armada, llega a todos y todos la agradecen. ¡Ya están en casa!

EL COMANDANTE DE LA 21.^a ESCUADRILLA

El C.N. **EUGENIO VALERO LAZAGA**, es el Comandante de la 21.^a Escuadrilla con base en Cartagena; sus barcos han desempeñado siempre un papel importante en



Comandantes de las Corbetas, con el C.N. Jefe de la Escuadrilla.



Recibiendo a las Autoridades de la Zona Marítima.

las actividades de la Armada y, en los últimos meses, y desde la invasión de Kuwait por Irak han prestado un servicio en el Mar Rojo, cumpliendo la misión de embargo decretada por la ONU.

Nos cuenta el C.N. VALERO que el adiestramiento de la Escuadrilla, como tal, ha sufrido una serie de alteraciones, aunque se ha trabajado de forma intensiva en el alistamiento de los barcos para su incorporación al Oriente Medio. El elevado número de ejercicios y maniobras en los que normalmente participan, tanto a nivel nacional, como de OTAN, permite a estos barcos contar con un permanente adiestramiento de muy alto nivel; no obstante la larga estancia en zonas alejadas de su base, exige un alistamiento adecuado, y a ello se dedicaron todos los esfuerzos; había que tener en cuenta el clima tan extremado que se iban a encontrar, con temperaturas muy elevadas. Los resultados han demostrado que el adiestramiento y el alistamiento fueron los adecuados. Los barcos han respondido a lo que de ellos se esperaba, con un alto grado de operatividad, a pesar de las largas permanencias en la mar. También han dado muestras de su eficacia para períodos de crisis, como el que se ha vivido en aquella Zona. Todos tenemos motivos para estar orgullosos de nuestra Armada, que ha estado siempre a la altura de las circunstancias allí donde le ha tocado estar presente.

CONVERSACIONES CON DIFERENTES COMANDANTES DE LAS CORBETAS

Capitán de Corbeta FRANCISCO JAVIER CURIEL PEÑA, Comandante de la Corbeta "DIANA", piensa que se pasó de la situación de crisis, a la de guerra, sin ninguna alteración, resalta el hecho de que siempre se mantuvo un trato correcto con las tripulaciones de los barcos que hubo que revisar, comprendían la misión de la corbeta y se portaron como compañeros de la mar. Hubo que desviar un número muy pequeño de mercantes.

Nos cuenta orgulloso, el buen papel desempeñado por la Armada, realizando misiones que el estado de la mar impedía a las embarcaciones de otras Marinas.

El comienzo de las hostilidades les cogió en el Puerto de Suez, se "tocó babor y estribor de guardia" y se salió a la mar. No hubo ningún incidente y la gente permaneció tranquila, la verdad es que no había motivo para preocuparse, comentó el C.C. CURIEL; se empezó a navegar por el Canal de Suez, y se incrementó la vigilancia de control aéreo y de superficie.

En cuanto al aspecto logístico, el barco recibió combustible indistintamente, de buques americanos y franceses, mantenién-



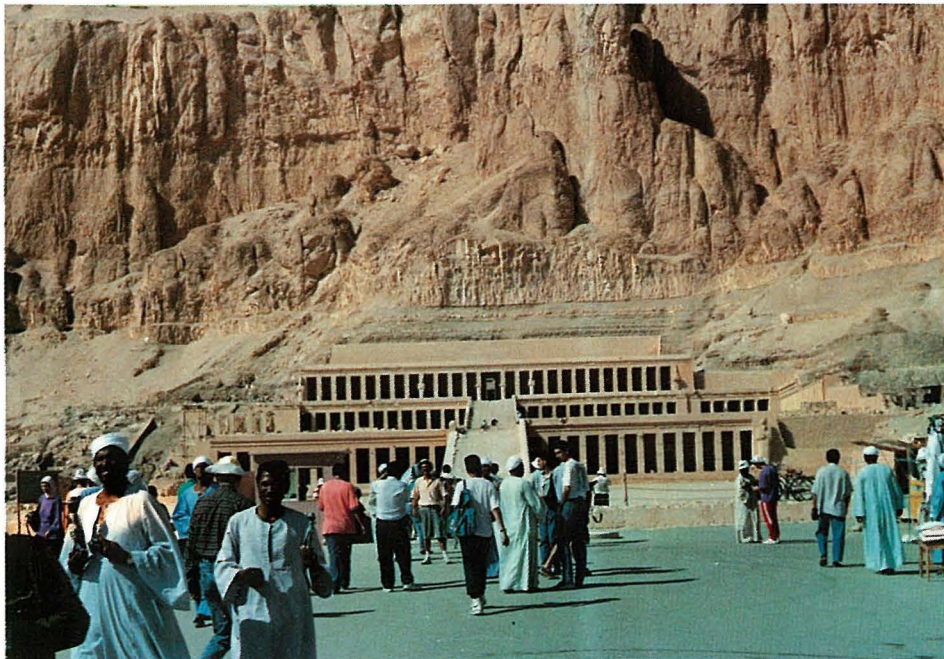
Despidiendo al Almirante Jefe de la Z. M. del Mediterráneo.



Esperando la hora de poder desembarcar.



Charla con el Comandante de la "DIANA".



Valle de las Reinas (Egipto). Tumba de Hatshepsut.

dose unas magníficas relaciones con todos los barcos destacados en la Zona, tanto a nivel oficial, como personal, prestándose nuestra ayuda y manteniéndose una convivencia muy agradable.

Recuerda con mucho agrado una excursión a LUXOR, que coincidió con su cumpleaños; cuando los empleados del hotel se enteraron, le sorprendieron con una tarta conmemorativa, y le cantaron "Cumpleaños Feliz" en árabe, lo que no le va a suceder más.

En cuanto al comportamiento del barco y su dotación, tanto a nivel técnico como humano, el C.C. CURIEL los califica de extraordinarios, no hubo ningún problema en la mar, y en tierra, no hubo ni el más pequeño incidente.

El Comandante de la "INFANTA CRISTINA" es el C.C. JOSE MANUEL PALENCIA LUACES, que coincidió con el C.C. CURIEL, en el magnífico comportamiento tanto del barco como de la dotación. Sus impresiones sobre este tiempo son muy positivas y la labor desarrollada en un tiempo tan prolongado, ha sido intensa y necesaria. Se hicieron treinta y siete reconocimientos y sólo se le prohibió el paso a tres buques.

Recuerda con mucho agrado las visitas recibidas desde la Península y, en concreto, la de Marta Sánchez, con la que la dotación disfrutó muchísimo, coreando y aplaudiendo sus actuaciones.

El comienzo de la guerra, a ellos les cogió en la mar y se tocó "Zafarrancho de Combate" de forma preventiva.

El C.C. don TOMAS BOLIBAR PIÑEIRO ha sido hasta hace poco Jefe de Ordenes de la Agrupación Bravo, destacado en el Golfo Pérsico, por lo que su punto de vista más amplio revestía especial interés.

Considera la experiencia vivida como muy positiva en los aspectos profesional y humano.

Ha permanecido en aquella Zona cinco meses, con una fase inicial de tomas de contacto y de trámites de los buques, en los que hubo que establecer los puertos de apoyo y descanso para los barcos; en esta labor les ayudó mucho las representaciones diplomáticas españolas.

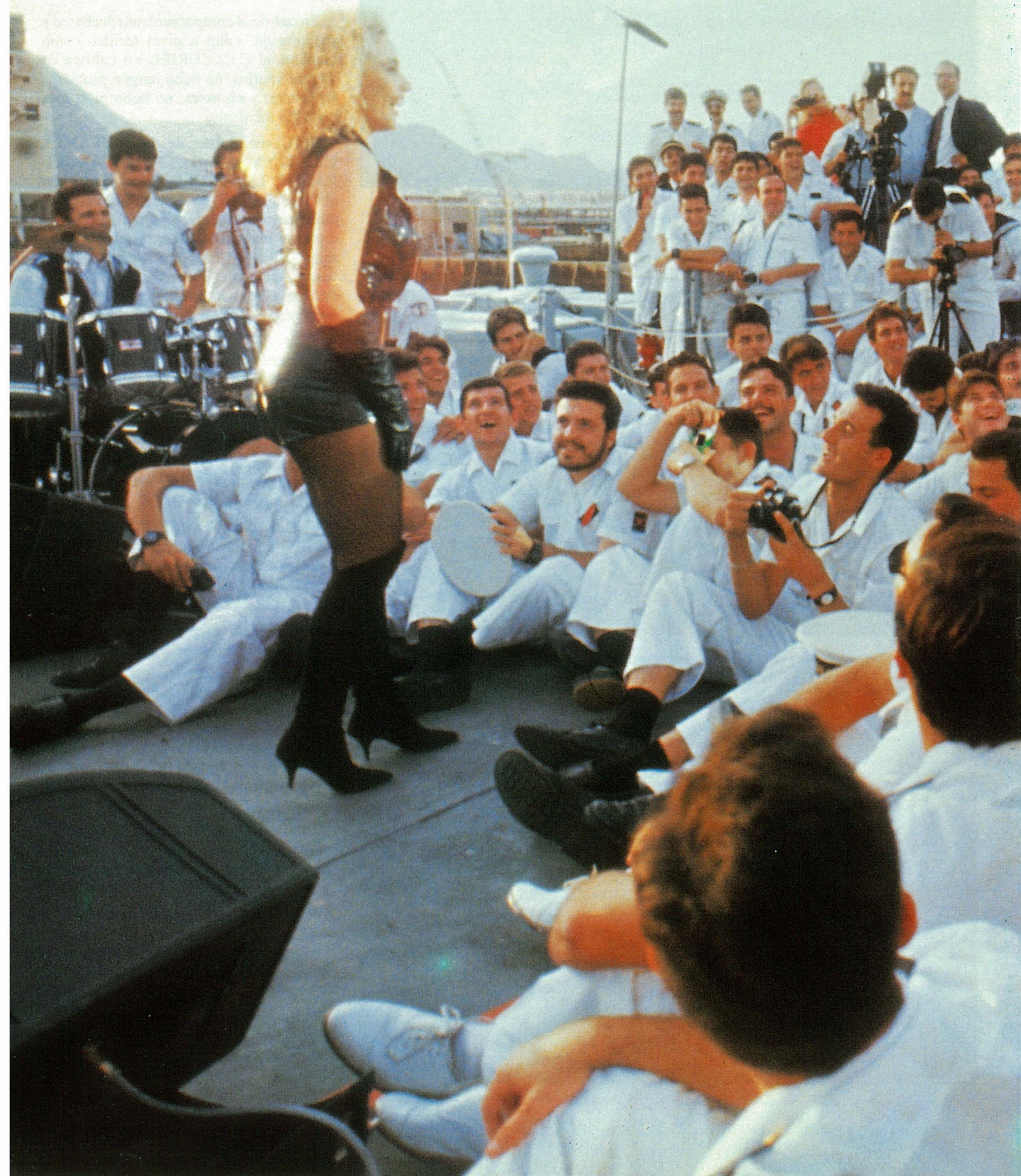
Al principio se entró con las Corbetas en Suez y Sáfaga, en el Mar Rojo y luego se dirigieron al Golfo Pérsico para preparar la estancia de la fragata.

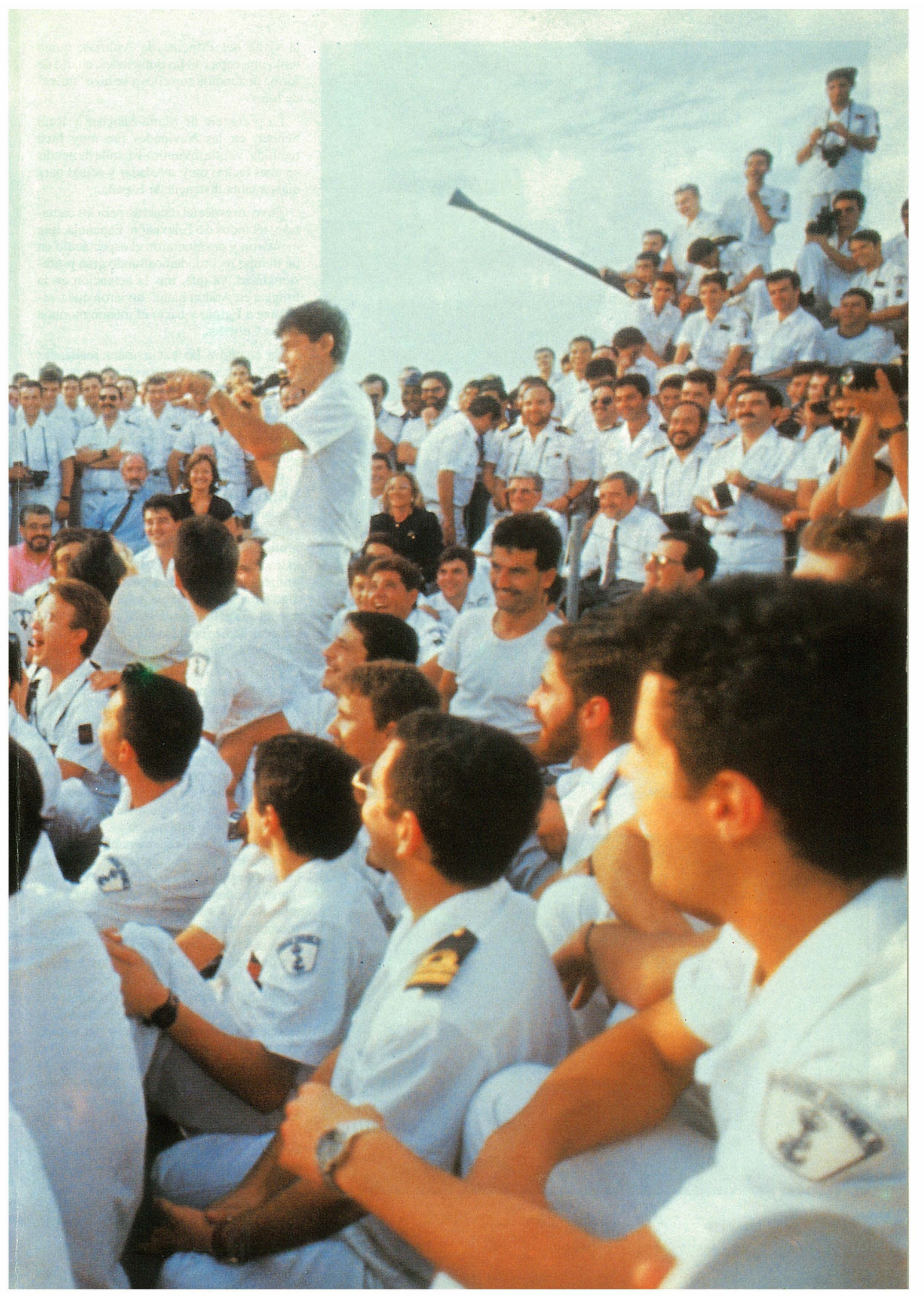
En ambos países fue necesario contratar una agencia de proveedores para poder resolver todo tipo de trámites, desde salida a tierra de las dotaciones a la adquisición de víveres.

Todas las visitas que se han recibido han resultado altamente positivas para la moral de las dotaciones, que ven que desde España, se piensa en ellos y sienten por ello el apoyo de todos. Piensa que fue algo especial

Magnífico escenario en la actuación de MARTA SANCHEZ.

Foto cedida por Europa Press.







El entonces Ministro de Defensa y el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada visitan a las dotaciones.



Foto de (RED)



Foto de (RED)

la visita del Príncipe de Asturias; quien tomó una copa con las dotaciones, charló de forma distendida con ellos y se hizo "miles" de fotos.

La presencia de Marta Sánchez y Raúl Sender, en las Navidades fue muy bien recibida, ya que tuvieron el detalle de acudir en unas fechas muy señaladas y actuar para ellos a tanta distancia de España.

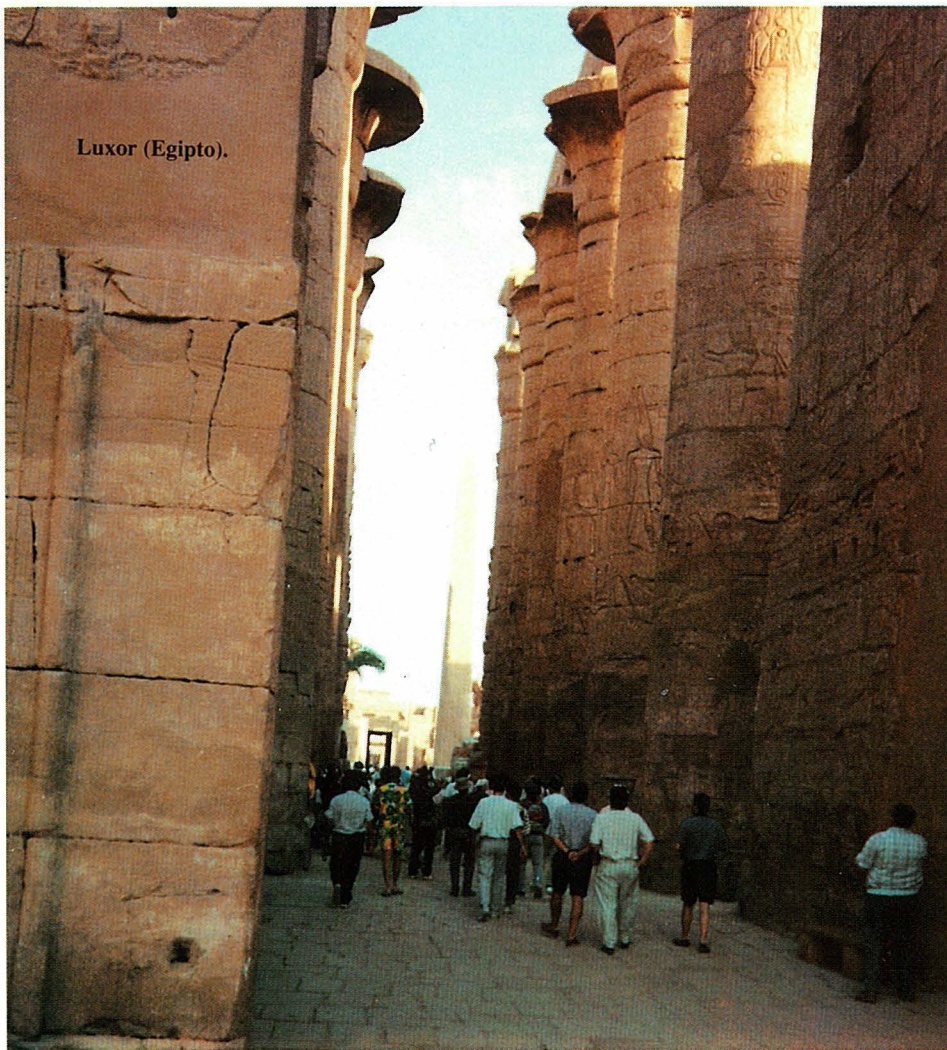
Tuvo un especial recuerdo para los cámaras y técnicos de Televisión Española, que montaron y desmontaron el espectáculo en un tiempo record, demostrando gran profesionalidad, ya que, tras la actuación en la Fragata en Arabia Saudí, tuvieron que trasladarse a Egipto y hacer el mismo montaje en las Cobertas.

En cuanto a las excursiones realizadas por las dotaciones en sus entrada en puerto, destacan las de EL CAIRO, LUXOR, SAFAGA, URGADA y SUEZ en EGIPTO; ABUDABI, DUBAY y FUJAIRAN, en la península Arábiga. Un aliciente era las compras.

El C.C. JUAN CARLOS MUÑOZ-DELGADO Y DIEZ DEL RIO es el Comandante de la "DESCUBIERTA", quien considera que ha vivido una experiencia profesional y humana excepcional, "algo extraordinario", según sus palabras. Por primera vez ha visto a su barco implicado en algo para lo que se había preparado y se dio cuenta que podía apoyarse en un personal de gran calidad, lo cual se valora en situaciones de tensión. Piensa que puede sentirse afortunado.

Los buques españoles han cumplido la misión encomendada: el control marítimo de tráfico en la Zona asignada, y comprobación del embargo decretado por la ONU. Se trata, aparentemente, de una labor de rutina en donde no ocurre nada, por lo que la dificultad radica en mantener a la dotación en una permanente vigilancia durante meses, cuando todo está tranquilo. Indudablemente abordar un barco mercante con mala mar conlleva siempre un riesgo, se trata de hacer frente a una situación desconocida, que exige además una inspección detallada y minuciosa. Esta labor se desarrollaba en colaboración con barcos de Estados Unidos, Francia y Grecia; con ellos se mantuvo siempre una coordinación técnica muy buena y unas relaciones humanas excelentes. Las visitas del Príncipe, de los Senadores, del Ministro y del Jefe de Estado Mayor de la Defensa y del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, sirvió de ayuda al personal de la dotación para comprender la importancia de su misión, y pudieron darse cuenta de que se valora lo que se estaba haciendo. Estas visitas conllevan un trabajo "extra"; naturalmente, hay que arrancar el barco adecuadamente, pero compensa por el interés y atención que se presta a la labor que se está desarrollando.

El Capitán de Corbeta MUÑOZ DELGADO, destaca la visita del Almirante Jefe



Luxor (Egipto).

del Estado Mayor de la Armada como de carácter especial.

En todo momento tuvieron la sensación de que la Armada en pleno estaba allí presente; este hecho se traslucía en cada escrito, en los mensajes y en cada comunicación que se recibía se percibía el deseo de toda la organización operativa y logística de la Armada para que la misión de nuestro barcos pudiera arribar a buen puerto.

OPINAN UNOS OFICIALES

El Teniente de Navío **EDUARDO BERNAL CONZALEZ-VILLEGAS** se encontraba de Comandante de la guardia el día que visitamos la Corbeta "DIANA", y charlamos un rato con él, mientras esperábamos a su Comandante. Desempeña el cargo de Jefe de Armas del barco y, para él, ha sido una experiencia muy interesante este período que le ha tocado vivir en el Mar Rojo. Resalta el buen comportamiento de las dotaciones de los barcos que visitaron, y las magníficas relaciones con el resto de los buques que patrullaban por la Zona.

El Alférez de Navío **PEREZ PUIG** está destinado en la Sección de Energía y Propulsión del buque, y tenía a su cargo además el trozo de Desembarco, personal encargado

de realizar la inspección en los buques mercantes. Dice que siempre es cansado embarcar por una escala de gato, en buques de bordas muy altas y, a veces, con gruesa mar, aunque nunca hubo ningún problema.

Las Navidades se pasaron muy bien, fuera de la natural "morriña" y fue impresionante el número de regalos que se recibieron. Recuerda a Miss España, vestida de "Mamá Noel" que llevó un saco de regalos para cada miembro de la tripulación. También se agradeció mucho la presencia de Marta Sánchez y Raúl Sender.

La llegada de la correspondencia era un auténtico acontecimiento, dándose mucha importancia a la prensa; así como a los videos de deportes e informativos que recibían. La comida fue abundante y muy buena, aunque se echaba de menos los potajes.

OPINA EL PADRE ALFONSIN, CAPELLAN DE LA FRAGATA "NUMANCIA"

Embarca el Padre Alfonsín en la Fragata "Numancia" procedente del P/A "PRINCIPE DE ASTURIAS", el día 22 de diciembre, con objeto de acompañar y prestar asistencia religiosa a su dotación durante su

permanencia en el Golfo Pérsico. Nos cuenta que encuentra a la gente con la moral muy alta, aunque afectada por la muerte del Cabo Primero **Romero Romero**, al que apreciaban todos; lo recuerdan como un magnífico compañero, lleno de vitalidad y muy activo. Piensa el Padre ALFONSIN que su presencia, como sacerdote, era necesaria, pues nunca ha sido tan bien recibido en ningún sitio.

La asistencia a las misas dominicales fue siempre masiva, y el 98 por 100 de la dotación se confiesa "católico practicante" al rellenar el impreso para grabar su placa de identificación, matizando sobre este tema, comenta, que nunca detectó miedo en la gente, aunque sí preocupación y un sentido de responsabilidad mayor que la habitual.

Tuvo que desarrollar una gran labor humana y religiosa, escuchando mucho a la gente; detectando como un elemento común la preocupación de la dotación por la opinión sobre la guerra del Golfo de sus familias, pues piensan que se encuentran preocupados en exceso.

Las visitas del Ministro, Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada y Director General de la DRISDE, fue un gran detalle, pues la Nochebuena y Navidad, son indudablemente unas fiestas familiares y, desplazarse durante ellas a una Zona tan lejana para llevarles el calor de España.

No olvida la presencia de Marta Sánchez y Raúl Sender, así como de los técnicos de T.V.E. que les acompañaban.

Considera esta experiencia única, desde el punto de vista de su labor pastoral, pues hizo posible que conociera a las personas y detectara su afecto por el sacerdote, "nunca trabajé" tan poco, con tan buenos resultados, nos comenta con buen humor.

Impartió con frecuencia el Sacramento de la Penitencia e insiste en que no por miedo, sino por un sentido de responsabilidad trascendente que aflora en el hombre que ha recibido de pequeño en su familia una formación religiosa.



LOS BARCOS DE LA 41.^a ESCUADRILLA

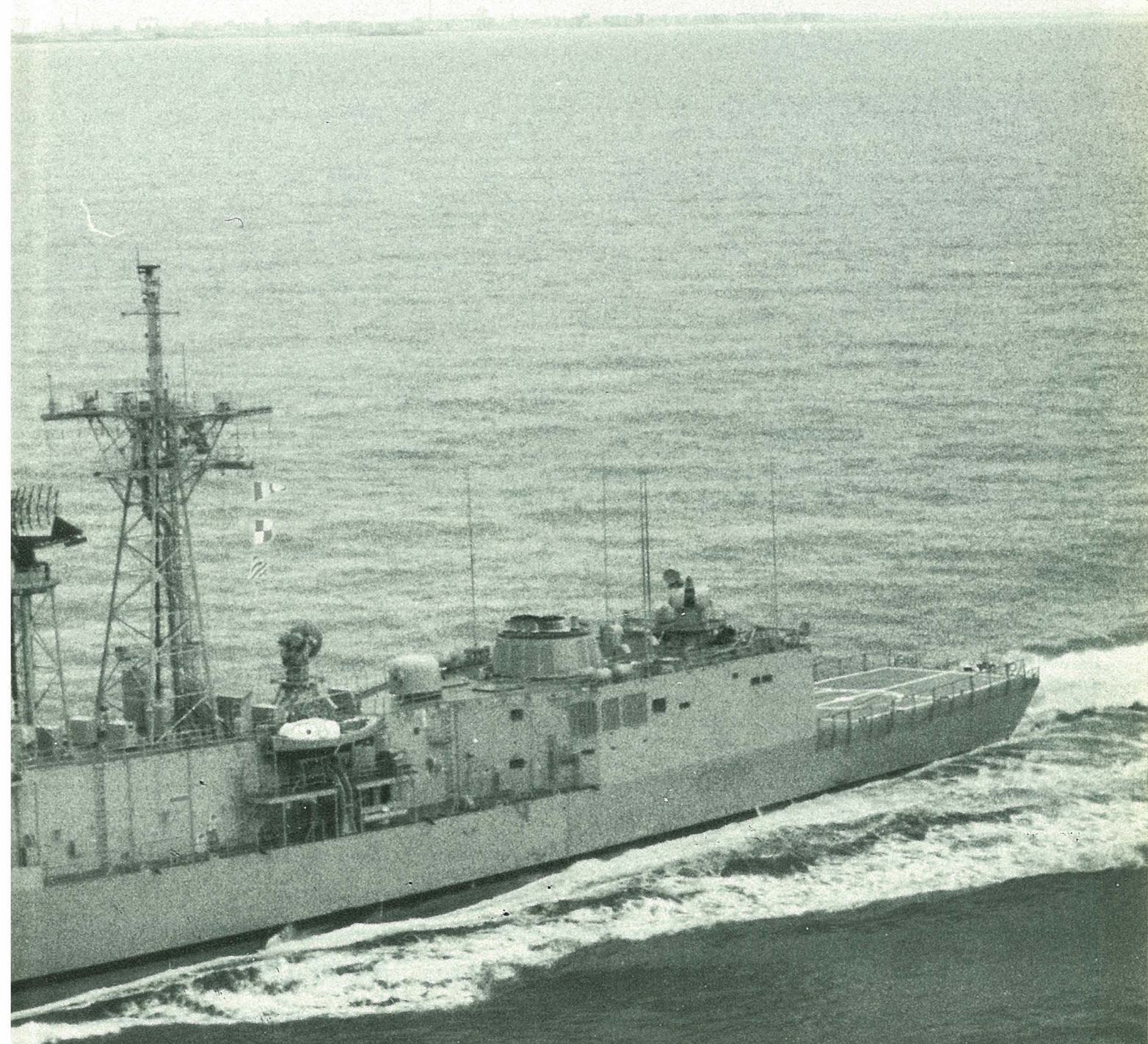
COMANDANTE DE LA FRAGATA "SANTA MARIA"



Nos cuenta el Capitán de Fragata don ANTONIO LEONZARCONAVARRO, que la preparación del barco para desplazarse durante un período de tiempo largo al Golfo Pérsico, exigió mucha dedicación, acababan de llegar de realizar una serie de ejercicios en el Mediterráneo, y dado que era mediados del mes de agosto, parte de la dotación se encon-

traba de permiso.

Piensa el Comandante que la "Santa María" es un tipo de barco muy completo, en todo tipo de defensa, antiaérea, de superficie y submarina, con una gran capacidad de detección, el mejor barco del mundo en su clase. Piensa que el sistema Meroka, de diseño nacional, es



un arma magnífica, equiparable a cualquier otra y en muchos casos superior.

En el período de preparación del barco y durante la navegación al Golfo Pérsico, intentó infundir moral y confianza en la dotación, a lo que contribuyó el que se lanzaran con éxito varios misiles antiaéreos durante su adiestramiento en aguas

de la Bahía de Cádiz. Se dedicó especial atención a los ejercicios de Seguridad Interior, lo que permitió al personal conocer perfectamente el barco. La llegada a la zona de vigilancia asignada, afianzó la moral, al tener conocimiento de lo que se esperaba del barco.

Resalta el interés de la protección dada

a los dragaminas belgas, que se dirigían a la misma Zona, el Jefe de esta flotilla manifestó: "que siempre se sintió realmente protegido". En puerto les recibió e invitó a comer el Almirante francés BONOT, quien les suministró toda la información que necesitaban y le ofreció la colaboración de la Armada francesa, que resultó luego muy importante.



Dotación de la FFG "SANTA MARIA". Relevo en Djibanti con la FFG "NUMANCIA". Noviembre 1990.

Destaca el Comandante las altas temperaturas de la Zona, hasta 55º grados y un 90 por 100 de humedad, por lo que se agradecía el buen funcionamiento del aire acondicionado.

La "Santa María" patrullaba una zona del Golfo Pérsico, próxima a los buques austriacos, y se estaba ocho días en la mar y tres en puerto; en el período de tiempo que estuvo en la mar reconoció 636 barcos mercantes, de los que se visitaron cuatro, el tráfico era muy alto y se realizaba un segui-

miento exhaustivo de los barcos, desde su entrada por el Estrecho de Ormuz, hasta su llegada a puerto.

La colaboración entre las diferentes Armadas fue siempre total y los puertos de descanso muy agradables y modernos; destacando la hospitalidad árabe; recuerda a ABU-DHABI como una ciudad muy moderna y maravillosamente urbanizada.

El comportamiento de la dotación fue siempre ejemplar, y muchos de ellos volve-

rían encantados a pesar de que hubo que trabajar a tope. Destaca por su importancia e impacto en la moral del personal la importancia de las visitas que recibieron de España, tanto del Ministro de Defensa, como del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, habiendo revestido un especial recuerdo la visita del Príncipe de Asturias, que resultó entrañable, toda la gente quería fotografiarse a su lado; tomó un aperitivo con toda la dotación, charlando con todos, desde el Comandante al último marinero.

COMANDANTE DE LA FRAGATA "NUMANCIA"

El Capitán de Fragata don JOSE MA- NUEL MARCO FRANCO nos cuenta sus impresiones sobre la estancia de su barco en el Golfo Pérsico y considera que, en la misma hay dos partes perfectamente diferenciadas "el período del embargo" y la "iniciación de la guerra", aunque estos hechos no implicaron variaciones substanciales en la misión encomendada; si bien se dio mayor importancia a la defensa próxima del barco, y hubo una sensible disminución del tráfico mercante. En el tiempo de permanencia en el Golfo se hicieron 877 reconoci-

mientos de buques. Considera que el trabajo fue duro, aunque el tiempo de descanso en puerto era suficiente. El día 17 de enero localizaron en el radar las trazas de los misiles sobre Irak y llegaron a la conclusión que se había iniciado la guerra, poco después confirmaban este hecho; la mayor preocupación era la presencia de minas, aunque era este un peligro muy remoto, en la zona en que se encontraba el barco. El ambiente en el personal fue siempre muy distendido y tranquilo. Resalta la visita del Ministro de Defensa y su esposa y del

Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, en unas fechas tan importantes como la Navidad; tuvo muy buena acogida entre la dotación la actuación de Marta Sánchez y Raúl Sender.

El regreso a España supuso una alegría para todos; aunque al encontrar una fuerte marejada de proa, les hizo temer no poder entrar en la fecha y hora prevista, luego esto fue posible; cierra la entrevista con un especial recuerdo para el Cabo Primero artillero IGNACIO ROMERO ROMERO, fallecido en Acto de Servicio en el Golfo Pérsico.



C.F. don José Manuel Marco Franco, Comandante de la Fragata "NUMANCIA".

EL SERENO DOLOR DE UNA FAMILIA: LA DEL CABO PRIMERO IGNACIO ROMERO ROMERO

La llegada a la Base Naval de Rota de la Fragata FFG "NUMANCIA" procedente del Golfo Pérsico, reviste para la familia ROMERO ROMERO, un carácter muy especial; en ella no se encontraba ya su hijo IGNACIO, muerto en Acto de Servicio a bordo de este buque, y, sin embargo, allí seguía presente en el recuerdo de todos, desde el Comandante al último marinero. A él dedicó un especial recuerdo el Almirante de la Flota, en las palabras que dirigió a la dotación del barco, en el momento de tocar tierra española, tras tres meses de ausencia.

El "Boletín Informativo para Personal" deseaba recoger en sus páginas las impresiones de la familia de Ignacio Romero, pues había tenido ocasión de percibir su entereza durante el funeral que se celebró en la Iglesia Castrense de San Francisco, en la localidad gaditana de San Fernando y había acompañado a estos padres en el difícil trance del entierro de su hijo Ignacio, en el panteón que la Armada posee en el cementerio de esta ciudad.

Intuíamos que de esta entrevista íbamos a poder extraer una profunda enseñanza de comportamiento humano fundamentada en una sólida formación religiosa.

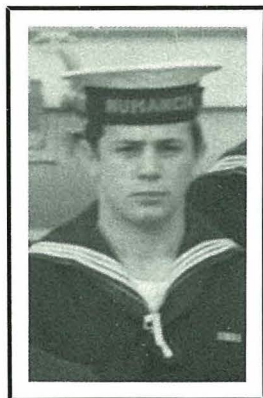
Expresamos nuestro más profundo agradecimiento a la familia Romero Romero, por haber tenido la fortaleza necesaria de brindar un último "servicio a la Armada" con sus serenas y aleccionadoras palabras.

LA FAMILIA ROMERO ROMERO NOS HABLA SOBRE IGNACIO

Sentados alrededor de una mesa camilla se inicia la conversación; como es lógico, el tema central es Ignacio, "Nacho", para los de la casa.

El padre es el primero en abrir su corazón y compartir con nosotros los primeros recuerdos que tiene de la

infancia de su hijo: "Entonces, nos dice, era como el algodón, totalmente moldeable; después, poco a poco, va adquiriendo una personalidad más definida, y una seguridad grande en sí mismo. Según su abuela un 'Juan sin miedo'. Todos están de acuerdo al definirle como una persona muy activa y que infundía seguridad a los demás y tenía un claro concepto de la amistad, lo que le impulsaba a estar siempre pendiente de los amigos; en este sentido, su novia, Rocío, recuerda cómo prestaron su primer sueldo a un compañero



para que pudiera hacer frente a los gastos derivados de la compra de un coche "y eso que estábamos a dos velas", comenta

Los recuerdos se agolpan y salen con cierto desorden, pero van marcando de forma clara el carácter de Ignacio Romero.

Su sentido de la independencia, ya con 8 años, de boy scout, salía de marcha con sus compañeros, la larga caminata preocupaba a sus padres que habían salido a su encuentro; él volvía el último del grupo apoyado en un palo, derrengado, pero andando; los demás niños pequeños venían "a caballo" de los mayores; él era el único que no consentía este trato; cree su padre que motivado por ser él profesor del colegio del que formaban parte los excursionistas y pensar Ignacio que querían tener con él un trato especial por este hecho.

Al ingresar en la Armada, aparece su auténtica personalidad; se le suaviza el carácter, se vuelve más cariñoso en casa, quizás debido a las largas ausencias. Cree su hermana Almudena que había encontrado su auténtica vocación, ya que era una persona muy bien dotada para las actividades manuales, desde pequeño siempre se distinguió en su habilidad para cazar libélulas y pájaros; arreglaba las averías de los aparatos de la casa. Rocío, su novia, con la que llevaba ya cuatro años y medio de relaciones, cuenta cómo se entusiasmaba hablando de sus actividades en el barco. Exento de cupo para el Servicio Militar, se había apuntado al Voluntariado Especial; como una meta profesional, movido por su vocación.

Sale ahora en la conversación el fallecimiento de Ignacio, el tema se centra desde el nivel de trascendencia que posee una familia creyente y que confía en la infinita bondad de Dios. El padre piensa que le tuvo que atender, como sólo El sabe hacerlo, en este último momento; su razonamiento es contundente; "si yo, que soy un padre imperfecto deseo lo mejor para Ignacio; mucho más Dios Padre que es perfecto". En esta certeza está de acuerdo toda la familia. Rocío piensa que Dios "escribe derecho con renglones torcidos", y si lo ha decidido así, sus motivos tendrá.

En cuanto a las atenciones recibidas y las muestras de condolencia que se les ha hecho llegar, son muchas y muy sentidas. Recuerdan la presencia desde el primer momento del Almirante de la Flota don PEDRO REGALADO AZNAR, que compartió con ellos el dolor de la noticia de la muerte de Ignacio y les reconfortó en aquellos momentos. La ayuda inestimable del Capitán de Corbeta SALVADOR SILVA MOREIRA, antiguo alumno del padre, que estuvo permanentemente pendiente de ellos, organizó el funeral y les ha ido resolviendo todos los trámites.

Nos enseñan la carta llena de afecto y profundamente emotiva del Almirante Jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo don MIGUEL GARCIA DE LOMAS RISTORI. Recuerdan con cariño la presencia en el funeral del Secretario de Estado para la Administración Militar don GUSTAVO SUAREZ PERTIERRA y tienen palabras de especial agradecimiento para el Director General del Personal del Ministerio de Defensa don JOSE ENRIQUE SERRANO MARTINEZ, por las atenciones recibidas

tanto en el entierro de su hijo como en la entrevista que les concedió en su despacho en el Ministerio de Defensa.

Resaltan el comportamiento y delicadeza de la Armada, tradicionales en ella y difíciles de olvidar.

Piensa toda la familia que Ignacio vivió una vida a tope, dejando una profunda estela a su paso, persona muy consciente, asumía los riesgos que cada acto conllevaba consigo y si pensaba que debía hacer una cosa, lo hacía.

Para terminar, su madre tiene un recuerdo para la Virgen; nos cuenta como Nacho era muy devoto de María Auxiliadora, por lo que al escoger un motivo con el que adornar su lápida, pensó en una imagen en la que se recogiera esta advocación de la Virgen, luego se decidieron por un perfil de la Virgen Niña, porque pensaron que era más adecuado a su edad.

Cerramos así esta entrevista con una frase de su madre: "Era feliz, haciendo feliz a los demás".



OPINAN ALGUNAS MUJERES DEL PERSONAL EMBARCADO

En uno de los viajes que hicimos a Cartagena tuvimos ocasión de charlar con las mujeres de algunos de los miembros de las dotaciones que han estado presentes en la crisis y guerra del Golfo; intentábamos recoger con ello, el sentir y pensar de las personas que, en la sombra, acompañan a nuestros hombres durante las largas temporadas en que el deber les obliga a estar separados de su familia.

En el mes de agosto de 1990, cuando se inicia la crisis, viven momentos de preocupación por las informaciones que se recogen a través de la radio, la televisión y la prensa; por lo que se sentían un poco "agobiadas". No obstante, cuando la incertidumbre se aclaró y se tomaron las oportunas medidas, fueron a despedir a sus maridos o novios con alegría y buena cara. Están acostumbradas a largas ausencias, es la profesión que ya tenía el hombre con el que eligieron casarse o piensan hacerlo y, por ello, no les pilla de sorpresa.

Como de costumbre llevaron en silencio enfermedades y problemas, y procuraron comunicar siempre buenas noticias; lo normal en estos casos. Sólo encontraron una novedad y fue un número mayor de llamadas telefónicas interesándose por ellas.

Siempre reconocieron que, en su caso, estaban muchas mujeres de diferentes naciones con muchos más motivos de preocupación, pues la guerra iba a desarrollarse principalmente por tierra y por aire; en la mar el peligro se presentaba muy remoto; por

ello, dentro de la lógica preocupación, se consideraban muy afortunadas.

Una de las esposas nos decía: "Nos hemos casado con un marino, que está expuesto a ésto, lo único que podemos hacer para ayudarles es mantener ocultos nuestros miedos y problemas para cuando ya estén de vuelta en casa; mientras tanto, no se puede hacer nada, sino comunicar alegrías y esperar verles regresar pronto".

Consideran que, profesionalmente, fue una experiencia muy positiva para sus maridos y opinan que se iban contentos.

Como dato curioso nos cuentan el número relativamente elevado de bebés que "esperaban" a sus padres por primera vez, en la Corbeta "DESCUBIERTA", por ejemplo, fueron siete en total.

Todas coinciden en que nunca han recibido tantas noticias de sus maridos, sabían de ellos cada cuatro días y aunque la comunicación era difícil, se esperaba con ilusión, se consumía el tiempo con más rapidez y se volvía a pensar enseguida en la siguiente llamada. Aprovechan la ocasión para "leer la cartilla a sus maridos": ¡que escriban más y con más frecuencia!, el teléfono no puede sustituir a la carta, sólo lo complementa al permitir transmitir las noticias de forma puntual y en tiempo real.

Para terminar queremos recoger un sentimiento real en todas ellas: "aceptarían de buen grado el hecho de que sus maridos tuvieran que volver a ir al Golfo, si así se lo exigieran la Armada y España".

OPERACIONES COMBINADAS DEL TEAR

El Tercio de Armada de Infantería de Marina participa habitualmente en ejercicios combinados con las Armadas e Infanterías de Marina de otros países.

Estos ejercicios son, fundamentalmente, de dos tipos: Operaciones Anfibias y Operaciones Especiales. En las primeras, el Tercio de Armada aporta algunas de sus organizaciones operativas al componente Fuerza de Desembarco Combinada de la FAO/AFT. En las segundas, aporta alguna de las organizaciones operativas construidas sobre la unidad de Operaciones Especiales (U. O. E.) del TEAR.

Ejemplos habituales de participación en operaciones anfibias son los ejercicios anuales o bianuales como:

- "DRAGON HAMMER" (DH) donde se reúnen fuerzas de Estados Unidos, Reino Unido, Francia, Holanda e Italia.

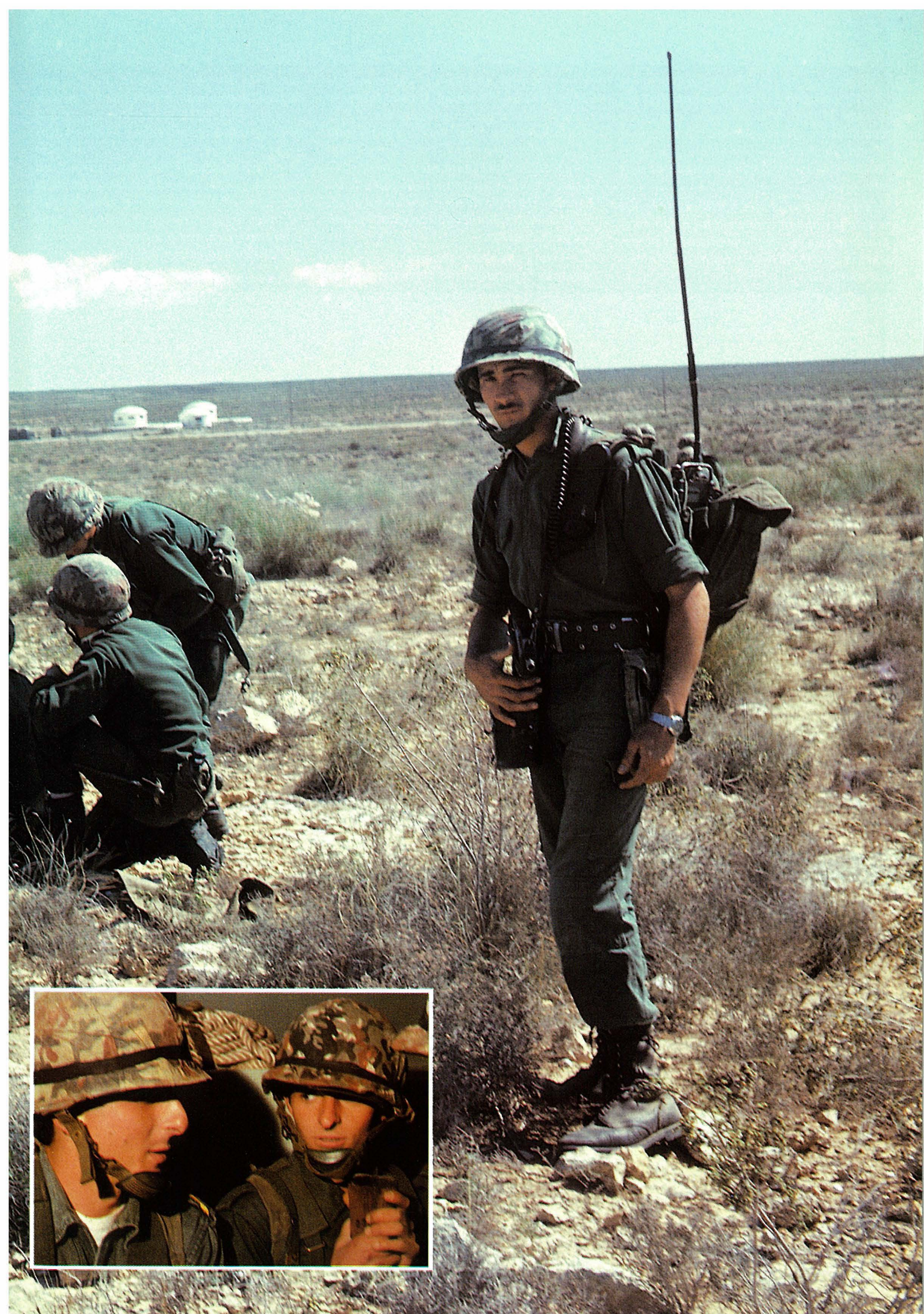
- "SARDINIA" con una participación similar de países.

- "PHIBLEX" donde fuerzas del TEAR se integran en el MEU (Marine Expeditionary Unit) de la Infantería de Marina norteamericana (USMC) que esté embarcado en comisión en la VI Flota USA de patrulla por el Mediterráneo.

- "MEDATEX" ejercicios anfibios bilaterales entre nuestro país y el Reino de Marruecos.

En cuanto a los ejercicios combinados de Operaciones Especiales en base a la U.O.E. del TEAR y sus Comandos Anfibios Especiales (COMANFES), necesitaríamos -para hacer justicia- dedicarles un artículo aparte debido a la frecuencia, complejidad, interés y excepcionalidad de todos sus frecuentes temas tácticos, ya que no sólo son combinados con otros países, sino también conjuntos al requerir la participación de nuestro Ejército del Aire y otros componentes de nuestra Armada como submarinos, patrulleros, unidades de buceadores (UEBC), helicópteros, etc.





El Plan de Adiestramiento de la Fuerza (PAF), aprobado por el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, especifica cada año los ejercicios combinados que el Mando ha decidido ejecutar tras una invitación a la participación cursada al más alto nivel.

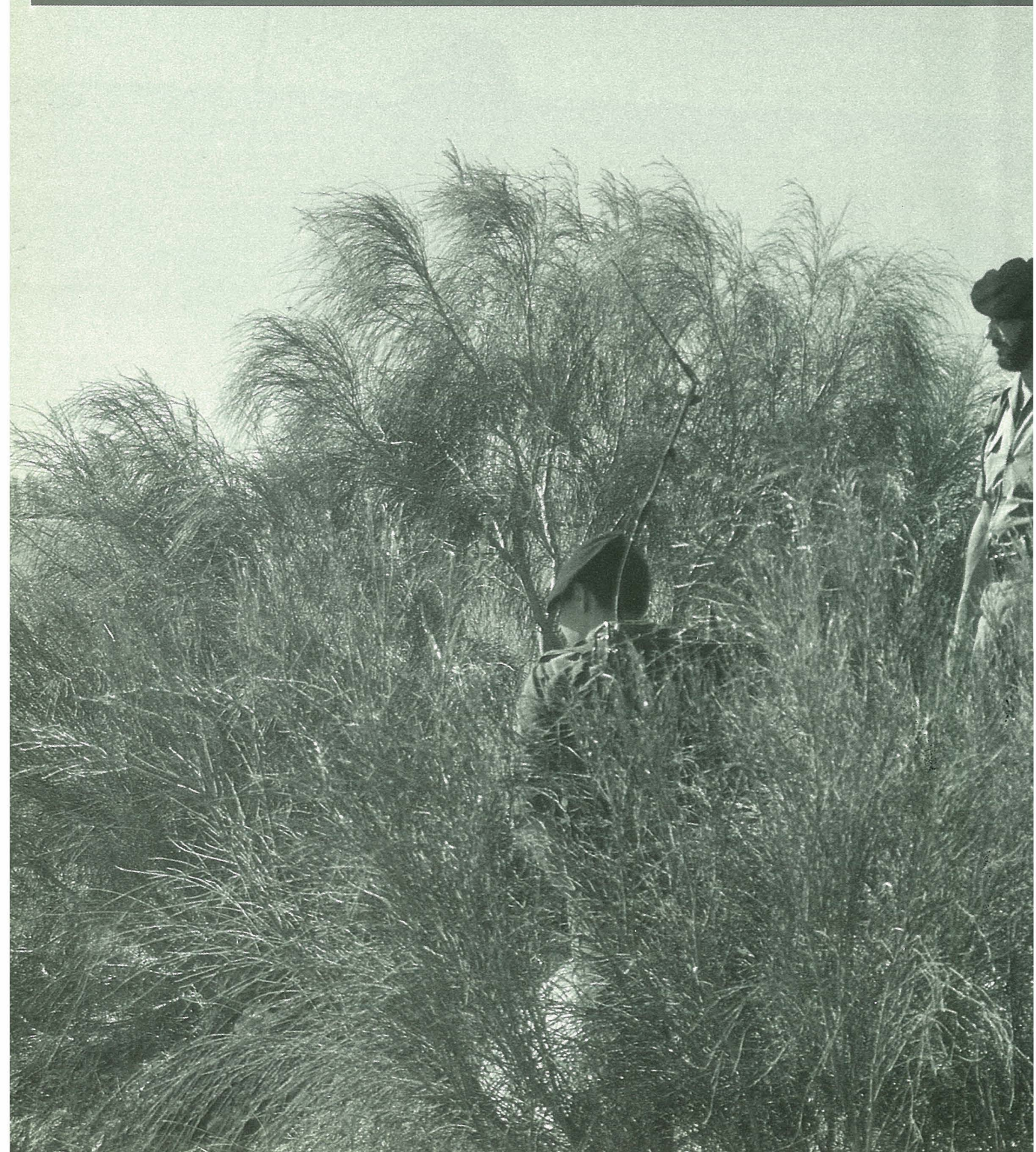
Desde que se contesta afirmativamente a esta invitación comienza un largo y minucioso proceso de planeamiento y preparación que incluye tres reuniones fundamentales.

La reunión inicial de planeamiento I.P.C. (Initial Planning Conference), la reunión principal de planeamiento M.P.C. (Main Planning Conference) y la reunión final de planeamiento F.P.C. (Final Planning Conference) se suceden cronológicamente y a ellas asisten los oficiales de los Estados Mayores de las autoridades navales y unidades implicadas de todos los países participantes.

A lo largo de estas reuniones se va determinando la entidad de la participación por

países, la distribución de las fuerzas por bandos (normalmente un bando MARRON y un bando VERDE), el concepto general de la operación, las fechas y calendarios generales, la programación de reuniones de coordinación de más bajo nivel para cada uno de los cometidos derivados de la idea general de la operación y, en definitiva, todos los acuerdos de coordinación que es preciso alcanzar para que dé comienzo el planeamiento detallado del ejercicio.

A la finalización de la M.P.C. el boceto

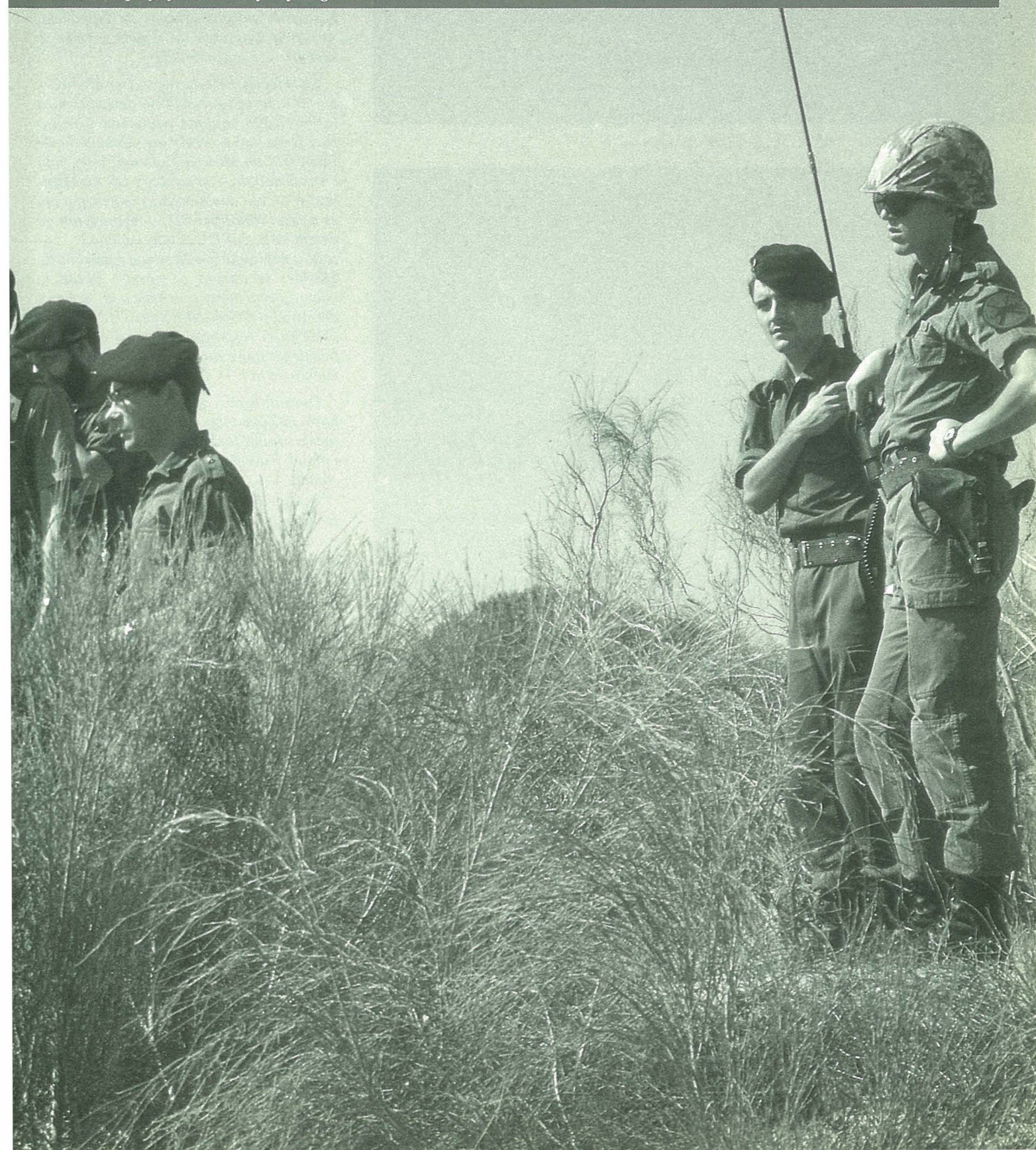


básico del ejercicio queda claramente definido.

En el caso de las Operaciones Anfibias, una vez queda especificado quién va a ser la autoridad que ejercerá la Dirección Suprema del ejercicio, se delimita la división y distribución en dos bandos de las fuerzas participantes de los diversos países de acuerdo con el concepto general de la operación, se establece el personal del DISTAFF que controlará el ejercicio de doble acción (Freeplay) y se distribuyen y asig-

nan fuerzas a los distintos componentes del CFAD/CATF: Fuerza Avanzada, Fuerza de Reconocimiento, Fuerza de Desembarco, Fuerza Aérea, Fuerzas de Escolta, Antisubmarina, etc., etc. Las unidades del TEAR lógicamente se encontrarán en pleno desarrollo de sus acciones tácticas dentro de la Fuerza de Reconocimiento, de la mano de sus COMANFES (U.O.E.) y dentro de la Fuerza de Desembarco que ocupará físicamente el objetivo de la FAO./ATF.

El Estado Mayor de la Autoridad Naval designada para el mando de toda la Fuerza Anfibia Operativa Combinada del bando verde, una vez que ha sido nombrado y conociendo las unidades que le han sido asignadas, da comienzo con el estandarizado y metódico proceso de planeamiento de una Operación Anfibia.





Reconociendo el terreno.



Ejercicios de tiro.



Tiro de mortero.

Mientras el proceso de planeamiento sigue su curso, las unidades no están cruzadas de brazos. El TEAR se adelanta preparándose para el ejercicio. El adiestramiento comienza muy pronto, desde la incorporación de cada reemplazo de tropa. En realidad el TEAR está en continuo programa de adiestramiento para constituir la F.D./L.F. (Fuerza de Desembarco/Landing Force) que sea en cualquier momento necesaria para una FAO/ATF. (Fuerza Anfibia). Embarques para marino y ambientación de vida a bordo, trasbordos por redes de desembarco, ejercicios con helicópteros y ejercicios tácticos propios de Infantería, Artillería, Logística o Comunicaciones se suceden a lo largo del año.

En la fecha prevista se produce el embarque de la fuerza que el TEAR destaca para la Operación Anfibia Combinada. Un caso muy frecuente es el de una Compañía de Infantería de Marina Española integrada en un Batallón de Desembarco de los Marines. A veces cuando nuestra participación es a nivel Batallón (BD) o Agrupación de desembarco (ARD), el intercambio es cruzado (cross-attachment) y una compañía de Marines se integra en nuestro Batallón, mientras una nuestra se pone a las órdenes del suyo. Al COMANFES de la U.O.E. se le suele hacer responsable de un área específica de las que cubre la Unidad de Reconocimiento de la F.D. Combinada.

Durante la navegación y el tránsito naval hasta la Zona Objetivo Anfibia (ADA) hay tiempo de que las unidades intercambiadas intimen y se relacionen con la vida a bordo común.

A pesar de los problemas y fáciles malentendidos por idiomas, la integración es total y casi sin necesidad de ajuste, ya que prevalece otro lenguaje común, el lenguaje de los procedimientos tácticos. Lejos quedan los tiempos en que el desconocimiento generalizado del inglés (o del español por parte americana) y la falta de una actitud abierta orientada hacia la comprensión y superación de las evidentes diferencias socioculturales de nuestros pueblos, podían provocar malentendidos (por otra parte normales siempre que existe una convivencia estrecha entre personas de culturas diferentes). Lejos quedan las anecdóticas traducciones como FIELD ARTILLERY (Artillería de Campaña) por FIEL ARTILLERIA o aquellos oficiales que se devanaban los sesos tratando de encontrar el significado operativo de las misteriosas siglas tácticas SDR. (Sierra de Retín) de las órdenes de operaciones combinadas. Hoy en día ya no se acude a estos ejercicios con cierto reparo, prejuicio o complejo sino que impera una sana colaboración y existen ya cauces

organizados y experimentados -que nacieron y se fueron imponiendo a lo largo de los años de acción combiada- para resolver dudas.

Justo es reconocer que la doctrina y los procedimientos tácticos de la Infantería de Marina española estaban basados en los del USMC y así la adaptación a los procedimientos estandarizados de la OTAN, por los que ahora nos regimos, fue más fácil. Nuestros cuadros de mando se entienden y sienten como "pez en el agua" entre toda la terminología, tecnicismos, simbología y técnicas de ejecución de las fuerzas de desembarco aliadas, ya sea durante el meticuloso movimiento buque-costa, como con los procedimientos para el apoyo de artillería de campaña (de la FD), de fuego naval, aéreo o de la densa configuración de redes de comunicaciones, etc. Todas las órdenes de operaciones y sus anexos, los impresos y sistemas de solicitudes de apoyo de artillería de apoyo inmediato infantería-helicópteros (CIFS), de evacuaciones, etc., los formatos de informes de misión, FIR; de observación, de encuentro con el enemigo, etc.; las siglas, la sucesión de acciones a ejecutar para cumplimentar una misión táctica, etc., etc... son idénticas y, aunque estén en inglés, la transcripción y comprensión es instantánea porque la base doctrinal es común.

Precisamente una de las mayores ventajas de estos intercambios, consiste en la observación y comprobación de la validez de las técnicas teóricas de ejecución. Resulta aleccionador comprobar que los míticos Marines se enfrentan a las mismas limitaciones y problemas rutinarios que nuestra Infantería de Marina.

Estos encuentros entre Infanterías de Marina contribuyen, no poco, también al mantenimiento al día de doctrinas y manuales tácticos.

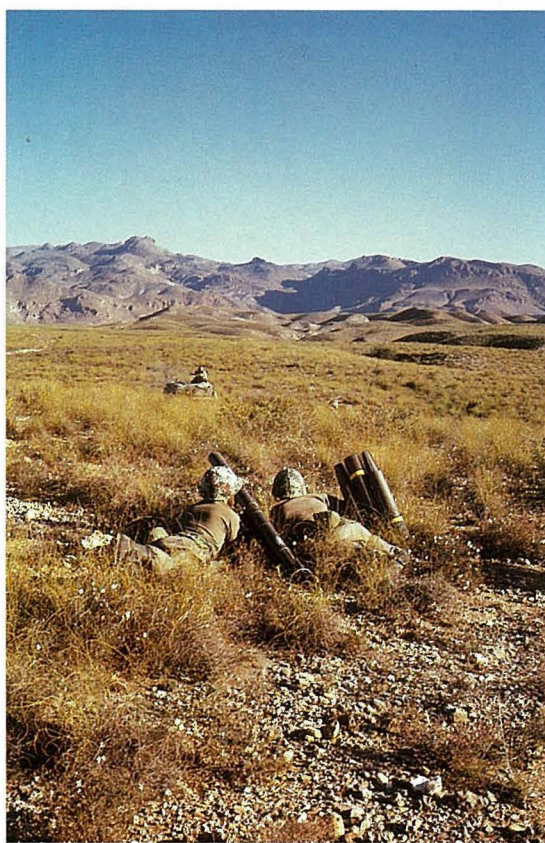
La comparación de nuestros armamentos y sus técnicas de empleo, permite su evaluación y clarifica el juicio de aquellos infantes que, en su día, tendrán que elevar informes sobre futuras adquisiciones de material.

También se aprovecha para que nuestros infantes de marina aborden la playa por medios diferentes a los que posee nuestra Armada: helicópteros como los SEARNIGHTS o SUPERSTALLION o vehículos de colchón de aire (LVAC).

Las operaciones combinadas del TEAR son también un acicate moral para su personal. El espíritu de Unidad se refuerza ante el aliciente que supone verse observadas, comparadas y a nivel, con sus unidades gemelas británicas, italianas u holandesas. Si una compañía de Infantería de Marina española se integra en un batallón del USMC, por ejemplo, su Tropa se ve electrizada por el estímulo de saberse representantes de nuestro país ante la curiosidad del foráneo.



Rindiendo honores a los que dieron su vida por España.



A la espera del carro de combate "enemigo".

Todo se ejecuta con la mayor marcialidad y corrección. La primera sorpresa por parte americana -por ejemplo- suele ser comprobar que la "spanish company" se comporta administrativa y funcionalmente como una americana más. El Capitán recibe las órdenes del batallón USA y eleva sus solicitudes, informes y órdenes de operaciones, establece la coordinación con las otras compañías colaterales y unidades en apoyo con los mismos procedimientos y formatos OTAN que utilizan los americanos.

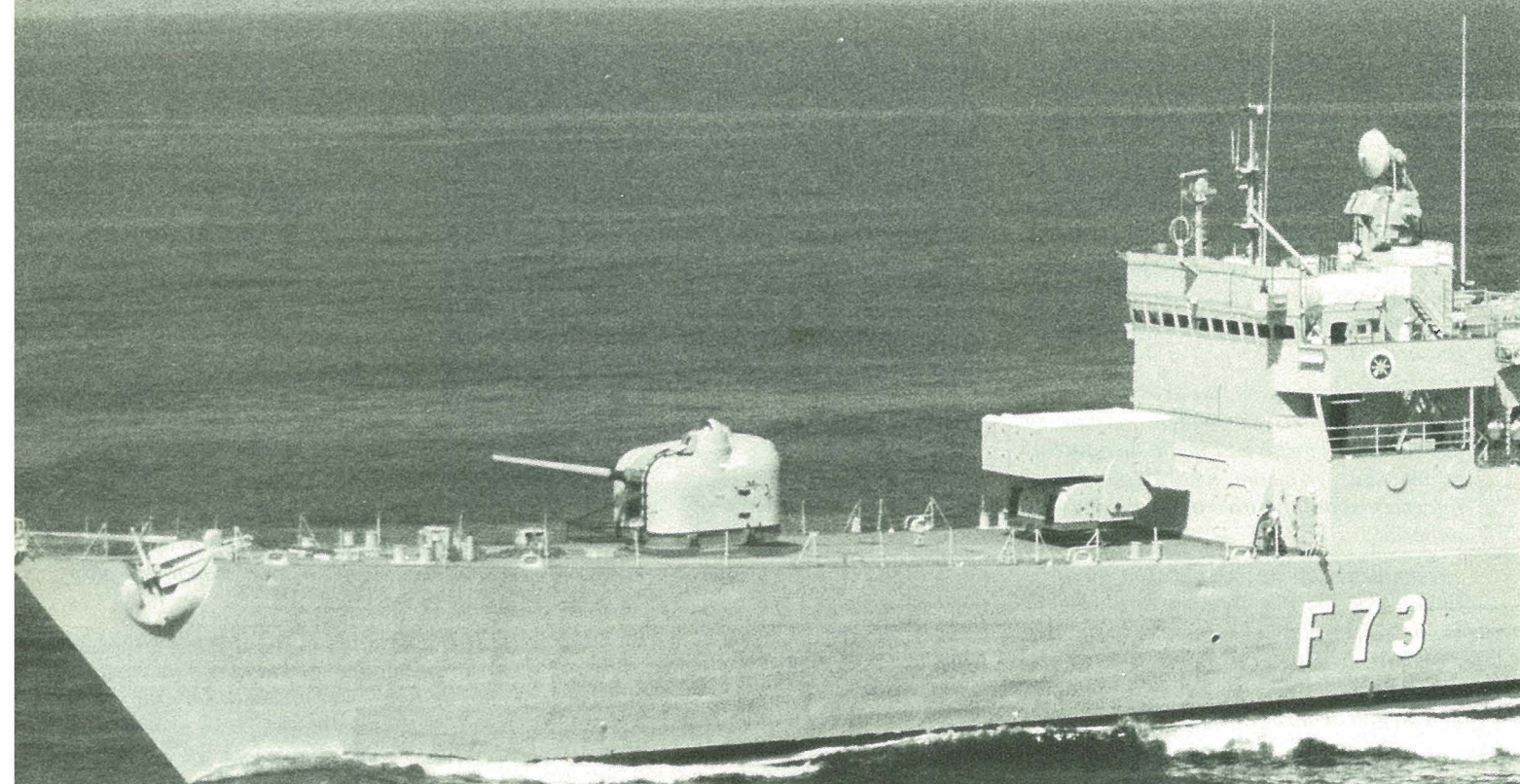
Esta primera favorable impresión se acrecienta a lo largo de la acción conjunta en la fase de asalto y durante el adiestramiento en tierra (cross-training), resultando normalmente en una mención específica durante la reunión-debriefing final que suele

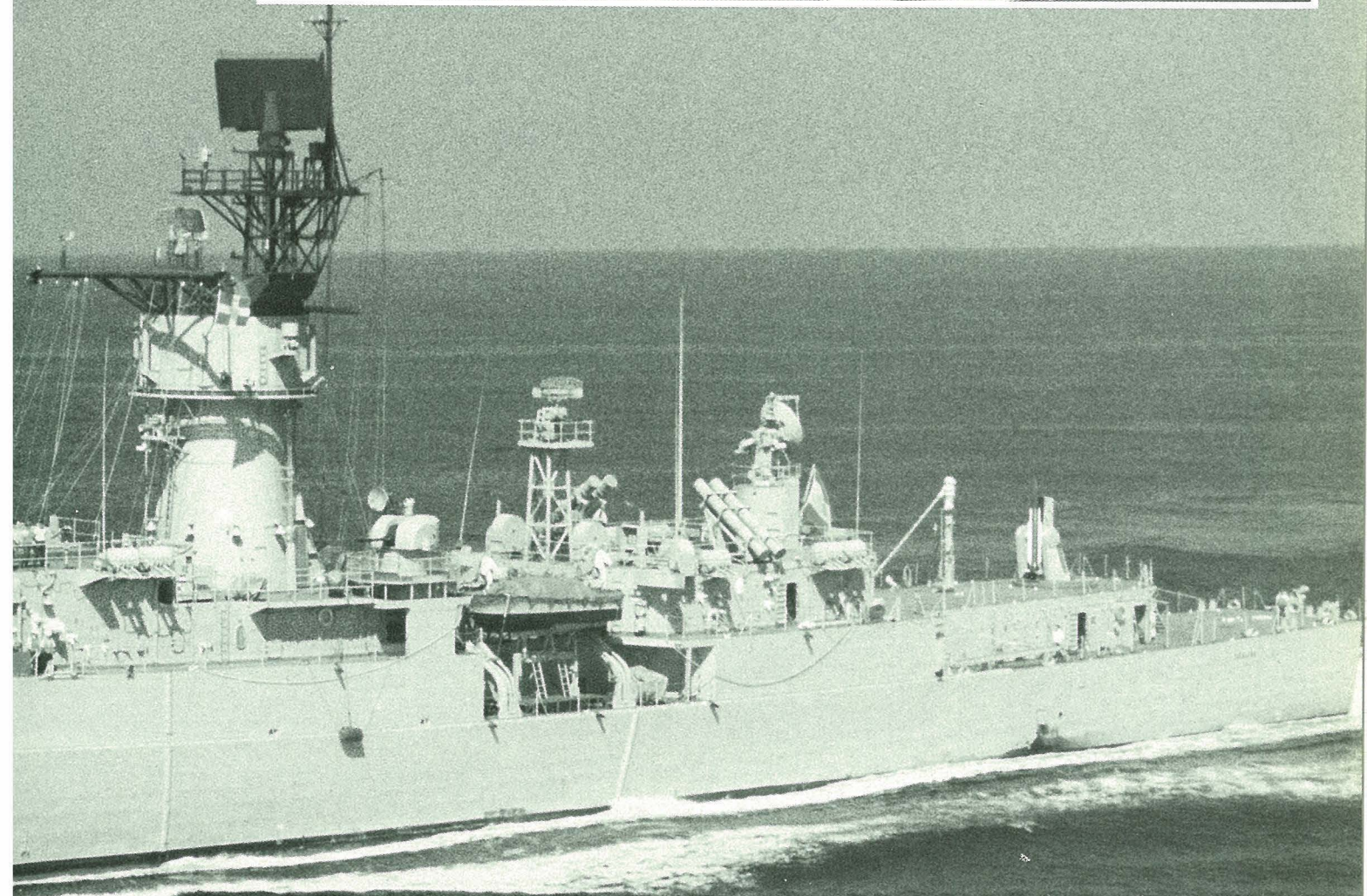
subrayar que las Compañías españolas cumplimentan sus misiones de forma altamente competente.

Hasta ahora el TEAR siempre ha vuelto de un ejercicio combinado con la satisfacción de haber trabajado en un espíritu de sana colaboración, de forma sistemática, desapasionada y eficiente, dejando una imagen profesional y habiendo contribuido a acrecentar el hermanamiento y compañerismo con otra Infantería de Marina.

**CAP. IM. JOSE ENRIQUE
HORCAJADA SCHWART**
Sección de Operaciones E.M. TEAR.

LAS FRAGATAS DE LA SERIE "BALEARES" VISTAS POR SUS MANDOS





En el Arsenal de Ferrol, en un chalet de dos plantas, se encuentra ubicado el mando de la 31.^a Escuadrilla de Escoltas. Es su Comandante el C.N. don Enrique Manera Bassa, quien nos cuenta de forma breve la historia de la Escuadrilla. Hubo un momento en que la Armada se planteó la búsqueda de un barco adecuado a sus necesidades en la década de los años 70/80 y se pensó en una fragata de proyecto muy avanzado, con los sistemas más modernos, escogiéndose la USN KNOX-BROOKE.

El Cuerpo de Ingenieros de la Armada y la Empresa Nacional Bazán, se prepararon para hacer frente al nuevo reto con éxito y los astilleros de esta empresa se colocaron en primera línea europea en la construcción naval, puesto que hoy conserva, desarrollándose el proyecto en un tiempo récord.

Al principio, el adiestramiento y obtención de la calificación oportuna en los sistemas de combate, se desarrollaba en los Estados Unidos, antes de la incorporación definitiva del barco a la Flota. La 31.^a Escuadrilla fijó su base en Ferrol y vino a sustituir a la antigua Flotilla de Fragatas, compuesta por el "Yáñez Pinzón", "Vúlcano", "Legazpiz" y "Júpiter" y dependía orgánicamente del Mando de Escoltas. Al suprimirse en 1982 el Mando de Escoltas, la 31.^a Escuadrilla pasó a depender directamente de la Flota.

La Fragata "SANTA MARIA" que encabeza la serie de los buques más modernos de la Armada, acompañó hoy en sus singladuras a la Fragata de la serie "BALEARES".

Estas Fragatas fueron los primeros buques de la Armada que contaron con un sistema de misiles tierra-aire tipo STANDARD, realizando el primer lanzamiento a la fragata "BALEARES", en aguas de Puerto Rico. Fueron, por tanto, pioneros en la Defensa Antiaérea, integrándose en el grupo Aeronaval, recién creado alrededor del P/A "DEDALO"; y a ellos se encomendó la tarea de experimentar las tácticas que actualmente se encuentran en vigor en el Grupo "Alfa".

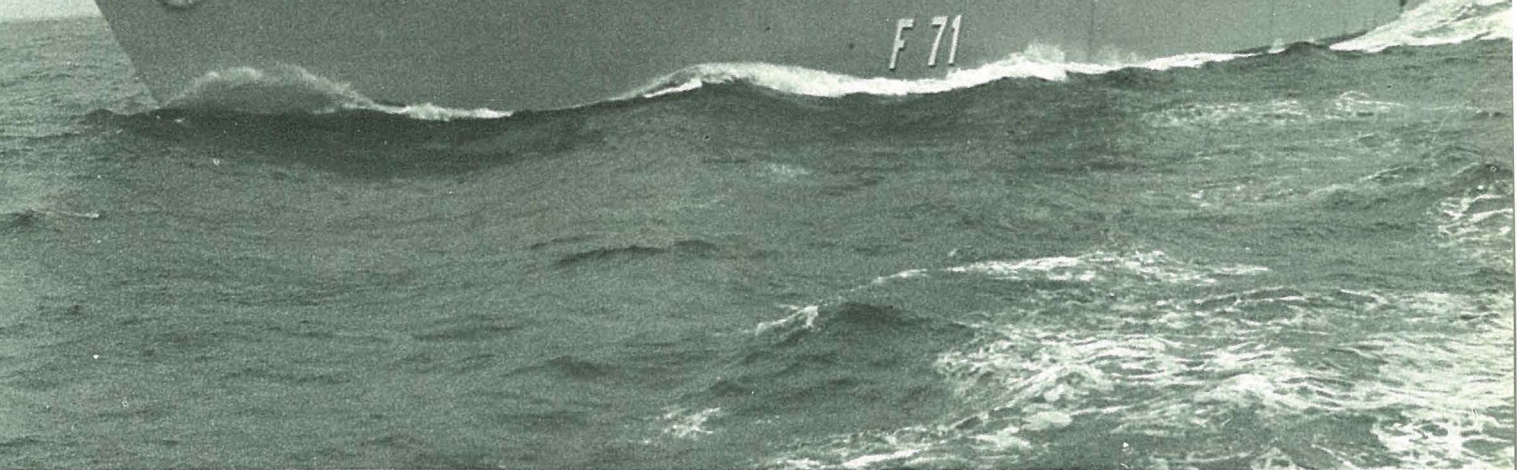
Al ingresar España en la OTAN, fueron estas fragatas las encargadas de representar a la Armada, de una forma muy especial en los ejercicios de esta Alianza, como son el OCEAN SAFARI, BRIGH HORIZON, SHARPSPEAR y DISPLAY DETERMINATION, entre otros. En el año 1981, las Armadas occidentales introducen el sistema LINK, lo que les permite el enlace entre sí, de sus centros de operaciones; es un paso importante.



La Armada ha introducido este sistema en las fragatas tipo "BALEARES", a través del proyecto "TRITAN"; ideado y desarrollado por Jefes del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, y que ha permitido que estos buques dispongan de la misma capacidad que las nuevas Fragatas tipo "SANTA MARIA". Así mismo se les ha dotado de misiles superficie-superficie y del antimisil MEROKA, introduciéndose equipos de contramedidas electrónicas.

El sistema de propulsión ha sido objeto de modificaciones a fin de hacerlo compatible con la cadena logística de la OTAN; cambiándose el fuel-oil, por gasoil, lo que permite al barco, abastecerse de cualquier unidad de la OTAN en la mar. Estos proyectos han representado un reto tecnológico importante, desde su nacimiento, que ha permitido que estos barcos sean unos de los de mayor eficacia de los existentes en las naciones occidentales.

Ferrol es una Base Naval de gran tradición, y la 31.ª Escuadrilla, depositaria de



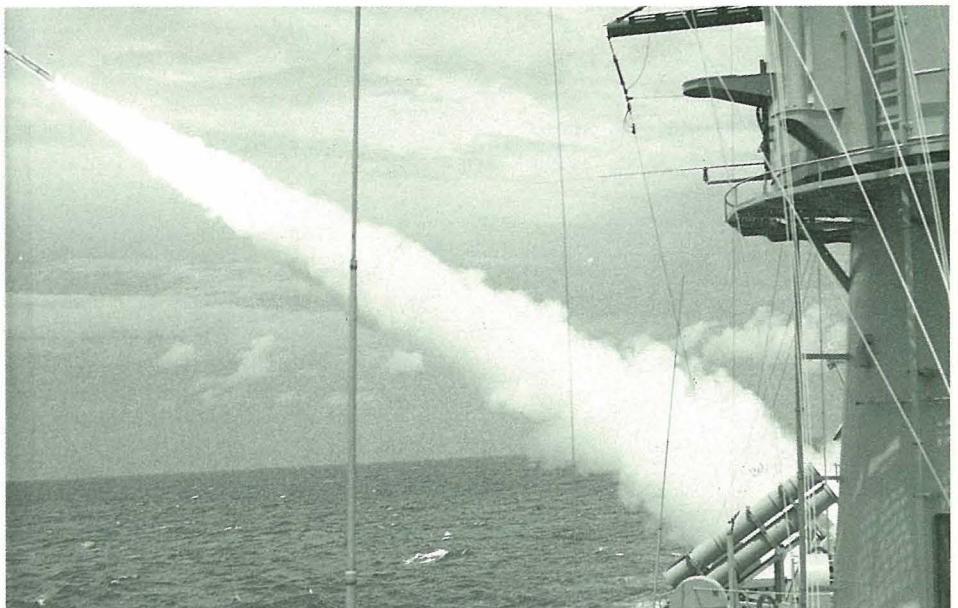
Navegando a toda máquina.

la tradición Naval de la Zona Marítima del Cantábrico, pasea la Enseña Nacional con eficacia y orgullo por el Atlántico y Mediterráneo integrada en las distintas agrupaciones de la Alianza Atlántica.

LA FRAGATA "BALEARES" EN EL DISPLAY DETERMINATION


Charlamos con su Comandante el C.F. MARIO SANCHEZ-BARRIGA FERNANDEZ, quien nos cuenta que son estas las primeras maniobras que realiza después del verano, y tras un periodo de obras; si bien en su tiempo, había participado en el traslado de un guardiamarina herido en el B/E "Juan Sebastián de Elcano".

La DISPLAY DETERMINATION representó estar fuera de la base durante un largo periodo de tiempo y resultó muy positiva para el barco, ya que le permitió conocer su nivel operativo tras un periodo de inmovilización.



Lanzamiento de un misil "HARRION".





Antes de participar en este ejercicio se realizó un tránsito a Canarias, durante el que se hicieron ejercicios de defensa anti-aérea con aviones procedentes de las islas, así como con patrulleros basados en las Palmas. Esto permitió ir subsanando las pegadas que aparecen normalmente después de una estancia larga en puerto. Tras un breve paso por Rota, se recaló en Cartagena, en donde se realizaron pruebas de superficie radar, y ejercicios anti-submarinos, dirigiéndose a continuación al puerto de Augusta, con el P/A "PRINCIPE DE ASTURIAS" para dar comienzo ya al ejercicio DISPLAY DETERMINATION; en él se desarrollaron todo tipo de maniobras; permitiendo además probar el resultado del nuevo tipo de combustible.

En estas maniobras el barco no presentó problemas, y la dotación adquirió un nivel de adiestramiento elevado.

LA FRAGATA "CATALUÑA" PRESENTE EN DIFERENTES ACTIVIDADES DE LA ARMADA

Esta Fragata relevó a la "EXTREMADURA" durante dos meses en la agrupación NOVOCFORMED, que va adquiriendo cada vez mayor relieve. En ella participan buques pertenecientes a diversas naciones, como Estados Unidos, con buques de la VI Flota; Turquía, Italia; Grecia; Reino Unido; Alemania; Portugal y España.

Nuestra fragata constituye un barco "de primera categoría", en expresión de su Comandante el C.F. ANGEL TAFALLA BALDUZ, ya que cuenta con el LINK II, y está especialmente preparado para la guerra anti-aérea, siendo muy destacado su papel en la guerra antisubmarina.

En relación con el P/A "PRINCIPE DE ASTURIAS", el C.F. TAFALLA, opina que se trata de un magnífico barco, siendo una magnífica plataforma para nuestros aviones embarcados; "lo mejor en su clase de las actualmente existentes en las marinas occidentales" por su capacidad de mando, dirección y transporte de aeronaves.

La "CATALUÑA" ha estado mucho tiempo en la mar, con cerca de dos semanas sin tocar puerto.

Hablamos también del programa "TRITAN", del que se muestra orgulloso, por estar proyectado y construido en España, así como el sistema antimisil MEROKA y el DENEQ, equipos de guerra electrónica igualmente nacionales; los tres han despertado gran curiosidad e interés.



LA DIRECCION DE APROVISIONAMIENTO Y TRANSPORTE

"A cada cual lo suyo en el lugar y tiempo oportuno"

Hace ya tiempo que este Boletín Informativo para Personal tenía la intención de recoger las actividades de la Jefatura de Apoyo Logístico de la Armada (JAL); en el núm. 53 publicamos una amplia entrevista con su Almirante y hoy traemos a nuestras páginas al Intendente de la Armada, don JAIME FELIPE CORNAGO BONNEFONT DE VARNAY, Director de Aprovisionamiento y Transportes, una de las tres Direcciones que componen la JAL: la Dirección de Construcciones Navales, la Dirección de Infraestructura y la Dirección de Aprovisionamiento y Transportes.

Nos recibe el General en su despacho, y, de una forma amable y distendida, contesta a nuestras preguntas...

-¿General, cuáles son los cometidos específicos de la DAT?

-La actividad específica de la DAT es el aprovisionamiento de la Fuerza e Instalaciones Navales. La DAT está estructurada en una serie de Servicios, que se encargan de esta misión, los cuales son complementados por unas Secciones que facilitan su labor. Estos Servicios son cinco: El Servicio de Municionamiento, Combustible, Subsistencias, Vestuario y el de Repuestos y Pertrechos. Es fácil comprender las funciones que desempeñan cada uno; quizás el que necesite alguna aclaración sea el de Repuestos y Pertrechos que, además de encargarse de estos dos tipos de material, asume todos aquellos artículos que no están asignados a ninguno de los Servicios anteriormente mencionados.

Las Secciones que colaboran en el Aprovisionamiento son: Material y Cargo, que, a mi entender, es una pieza muy importante en todo el conjunto de la Dirección, porque es la que elabora -en cierto sentido- la doctrina del Aprovisionamiento, pues determina la cantidad y número de artículos que deben tener las distintas dependencias; es, además, la que se encarga de identificar y catalogar el material, y elaborar los libros de cargo. La Sección Económica, la cual presta el apoyo con los asesoramientos económico-legales y, por lo tanto, pieza fundamental en la contratación para la adquisición del material. La Sección de Estudios y Programas, que colabora con el Director para elaborar el programa de actividades y realizar estudios de gestión del presupuesto. Existe



-La DAT engloba, además del Aprovisionamiento, los Transportes y las adquisiciones de material. En los últimos años, la Armada y, por consiguiente sus barcos, han mantenido una constante presencia fuera de nuestras aguas y han estado en continuo contacto con las Armadas y buques de los países de la OTAN; ¿cómo ha influido la habitual lejanía de nuestros barcos de sus bases y arsenales nacionales en el sector que compete a la DAT?

-Realmente no ha influido de una manera notoria. La doctrina del Aprovisionamiento está basada en el modelo americano; de ahí que al integrarnos en la OTAN, entramos a formar parte de una sistemática que, a su vez, procede de la US Navy, por lo que el acoplamiento no nos resultó difícil. Ciertamente al multiplicarse el número de misiones fuera de nuestras bases, comenzó a complicarse un poco la tarea de la DAT; pero todo se ha ido resolviendo de forma paulatina, por lo que no ha supuesto para nosotros ningún trauma.

-¿Cómo se resolvieron las tareas del aprovisionamiento a nuestros barcos en las primeras maniobras combinadas fuera de nuestras fronteras?

-Las primeras maniobras OTAN que tuvimos que afrontar fueron las Sharp Spear, en las que se estableció un sistema de Apoyo Logístico avanzado; fue la primera vez que así lo hicimos y dio muy buenos resultados, a pesar de que tuvimos que improvisar una serie de actuaciones para suplir la falta de un Buque de Apoyo Logístico (actualmente en proyecto); por ello se estableció este apoyo avanzado en el P/A "Príncipe de Asturias"; aunque finalmente nos decidimos por un sistema rápido, a través de los "cesna's" del Arma Aérea, que nos sirvieron de enlace. Esta fórmula fue un éxito, lo cual nos permitió estar a la altura de las circunstancias. Me cabe el orgullo de poder decir que recibimos una felicitación del Almirante de



Arsenal de Ferrol.

también un Organismo Auxiliar de Dirección, que es el coordinador de la labor que desarrollan simultáneamente más de un Servicio y la Subdirección de Adquisiciones.

Quisiera subrayar, de manera especial, el principio fundamental que preside toda la actividad de la Armada, y es la existencia de una dirección centralizada y una ejecución descentralizada; en el Aprovisionamiento, que es una faceta más en la actividad de la Armada, también se lleva a cabo esta premisa. En Madrid está la Dirección (en el edificio de la Jefatura y Apoyo Logístico), y la ejecución se lleva a cabo en las Zonas Marítimas a través de sus Arsenales y, en la Jurisdicción Central, a través de su Jefatura de Aprovisionamiento.

la Flota y, por otra parte, tuvimos también constancia de la admiración despertada, dentro de la Armada Británica, por la actuación de la Armada Española, tanto desde el punto de vista operativo, como logístico.

A partir de esta experiencia, se han ido simplificando los trámites y, por último, hemos tenido que poner a prueba nuestro sistema de aprovisionamiento en las circunstancias más adversas, por la lejanía del campo de operaciones de nuestros barcos, durante nuestra intervención en el conflicto del Golfo Pérsico; y, a pesar de carecer de ese elemento tan importante al que hacíamos referencia anteriormente, pudimos desarrollarlo sin ninguna limitación, auxiliados por los aviones de transporte del Ejército del Aire. Según me ha quedado constancia a través de mis conversaciones con los Comandantes de las unidades allí destacadas, el apoyo logístico se realizó de la forma más satisfactoria, ya que, en todo momento, nuestras dotaciones se sintieron respaldadas y atendidas en este sentido.

-¿Surgió algún problema que obstaculizara la labor de este Apoyo Logístico, a lo largo de los meses que ha durado nuestra presencia en aquella zona?

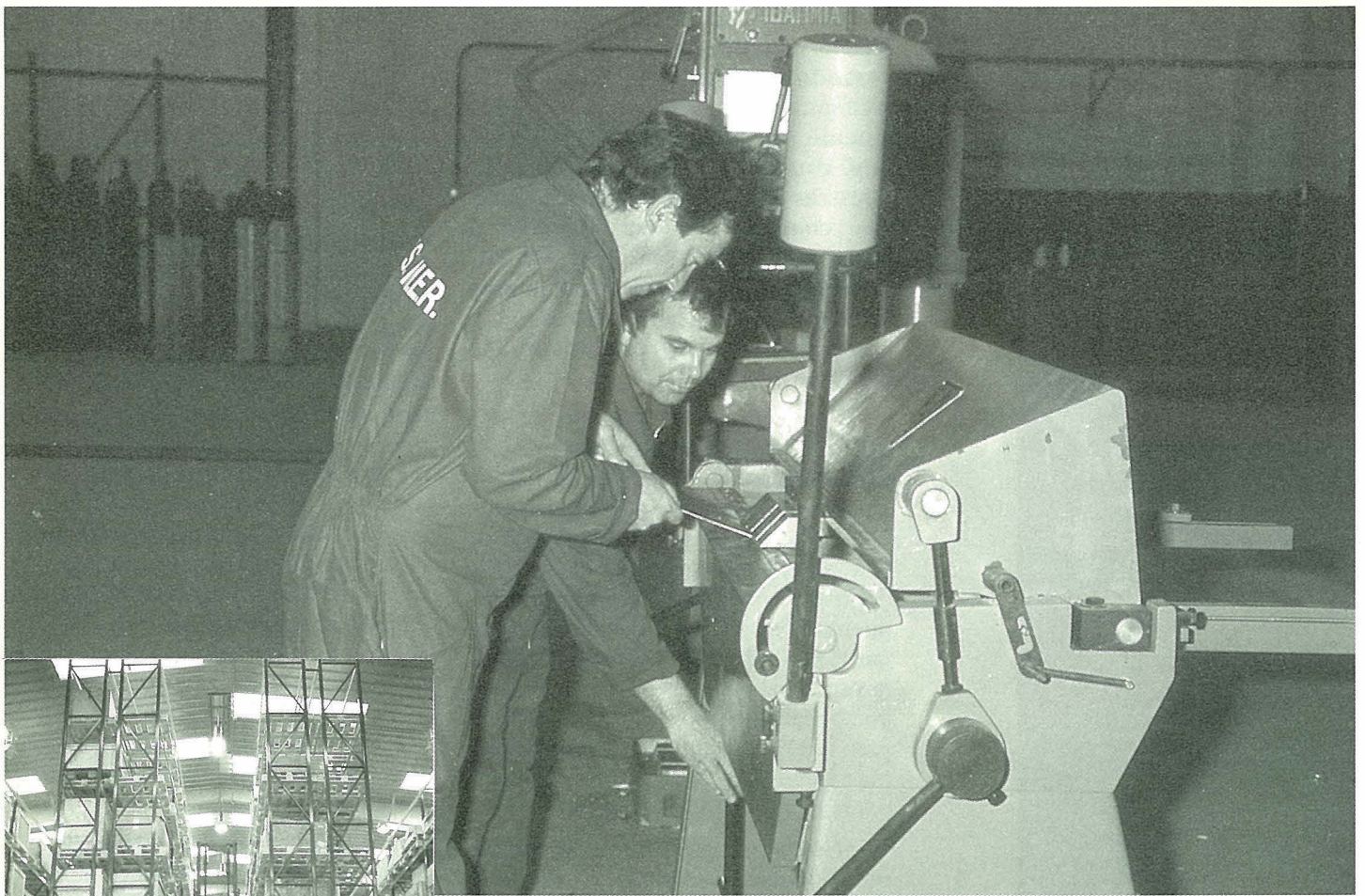
-Como ya he dicho, no existieron grandes obstáculos, salvo los presentados en las fechas próximas a las Fiestas Navideñas, en las que nos encontramos desbordados por la ingente cantidad de productos de todo tipo que debían ser remitidos a nuestras dotaciones. Realmente se volcaron muchas empresas civiles que quisieron hacer llegar sus artículos, como muestra de solidaridad y cariño hacia nuestros barcos.

-General, hace ya dos años que ocupa el cargo de Director de Aprovisionamiento y Transportes de la Armada; seguro que nos puede decir con qué dificultades se ha tropezado para llevar a cabo su misión.

-Dificultades que no haya podido realmente salvar, debo decir que una: la falta de personal; aunque creo que éste es un problema generalizado en nuestra corporación, por lo que se ha intentado paliar con la eficaz colaboración de todos.

-¿Cuáles son los proyectos programados a más corto plazo para la DAT?

-En realidad nuestro único proyecto es conseguir que las cosas funcionen cada día un poco mejor y a este empeño encaminamos todos nuestros esfuerzos.



Arsenal de Las Palmas.

Se han dado pasos importantes, que han facilitado enormemente un mejor servicio: a través del apoyo informático en nuestras dependencias, la coordinación puntual con los Centros de las distintas Zonas Marítimas, la modernizada actualización de nuestros sistemas de almacenaje de respuestos y el acercamiento físico de este apoyo a nuestros barcos, con la creación de nuevas instalaciones en Bases y Arsenales. Con todo ello se ha conseguido una mayor celeridad en el suministro y un más completo y eficaz servicio a nuestras unidades, posibilitando un tiempo mínimo de inmovilización de los barcos.

Podemos decir, en confianza, que damos cumplimiento al lema que preside esta Jefatura: "A cada cual lo suyo, en el lugar y tiempo oportuno".

General Cornago, por nuestra parte sólo nos queda felicitarle por la probada eficacia de esta Dirección de Aprovisionamiento y Transportes, al tiempo que expresar nuestro agradecimiento personal por su amabilidad al compartir con nosotros su experiencia al frente de la misma.

(Por M.^a Carmen Jáuregui)



Coronel de Intendencia don Rafael Estrada Giménez.

UNA LABOR CALLADA Y EFICAZ

La presencia durante un tiempo relativamente elevado de buques de la Armada en aguas del Golfo Pérsico y del Mar Rojo, en circunstancias extraordinarias, ha supuesto una especial dedicación por parte de los distintos estamentos de aquélla. Entre estos traemos hoy a estas páginas al Gabinete de Prensa del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada y de la Oficina de Relaciones Públicas del Cuartel General de la Armada, en la persona del Coronel de Intendencia don RAFAEL ESTRADA GIMENEZ, Jefe de las mismas, con el que charlamos sobre todos estos temas.

Nos cuenta el Coronel ESTRADA la labor callada pero muy positiva y eficaz que ha desarrollado el personal a sus órdenes, pues por sus manos han pasado todas las actividades relacionadas con las dotaciones de los barcos destacados en el Golfo, cuya moral había que ayudar a mantener. Este personal, incluido el gabinete fotográfico, suma un total de 15 personas entre Oficiales, Suboficiales, personal civil y marinería. Su labor fue fundamentalmente informativa, recogiendo las llama-

das de los diferentes medios de comunicación o de los familiares, así como el envío y recibo de la correspondencia; remisión de obsequios, fundamentalmente en las Navidades; revistas, videos, prensa, fotos, turrón, uvas y un largo etcétera.

En relación con estos envíos quieren rendir, desde estas páginas, su agradecimiento a las dotaciones del Ejército del Aire destinados en el MATRA, que lo han hecho posible con su dedicación y entrega, a través de estafetas periódicas; estos aviones fueron el nexo de unión de España con los barcos, teniendo como única limitación para los envíos la capacidad de los aviones, entre 2 y 14 Tm., según fueran tipo Aviocar o Hércules. Normalmente las estafetas salían de Madrid los martes por la mañana temprano, hacían una primera escala en El Cairo, desde donde se llevaba la carga por carretera a Suez para, posteriormente, seguir hacia el Golfo Pérsico.

En cuanto al enlace telefónico, todos los días se disponían de dos horas para cada barco, realizándose el día antes un preaviso a los familiares para que

esperasen la llamada, esto permitió que en un 90 por 100 de los casos las llamadas fuesen contestadas. En cuanto a llamadas de familiares a esta Oficina de Prensa, han sido muy numerosas, habiendo días que se han contabilizado entre 70 y 80, produciéndose esperas de hasta siete llamadas en la centralita.

"Nos cabe la satisfacción, nos cuenta el Coronel ESTRADA, de haber servido de tranquilidad y desahogo para las personas que se ponían en contacto con nosotros con ánimo de interesarse por algún familiar o amigo embarcado."

Las llamadas más frecuentes eran de madres y novias, y algunas de coordinadoras de padres. Con la prensa los contactos han sido diarios y continuos, mañana y tarde.

El Coronel ESTRADA, destaca, de manera especial, la época de las Navidades, pues hubo un elevado número de empresas que invadieron el Cuartel General con sus regalos. La revista "INTERVIU", por medio de JAVIER PRECIADOS y BLANCA UGARTE, hicieron una gestión con diferentes



El Subteniente don José Luis Leira y el Sargento Primero don Angel Fernández.



El A.N.D. Francisco Merino, en la Sala de Medios Audiovisuales.

empresas para enviar regalos a las dotaciones destacadas en el Golfo. La respuesta fue impresionante; se enviaron sacos que contenían más de 40 objetos, así como la rifa de un coche, dos motos, videos, televisores, etc. En total unos 25 millones de pesetas. Su envío fue coordinado por la Oficina de Relaciones Públicas y la inestimable colaboración de la Factoría de Subsistencias de la Armada. Concretamente S.A.R. el Príncipe Felipe envió 45 cajas de cava. Del PENEDES se recibieron unos cuatrocientos kilos de "patos mudos" muy sabrosos, pero que ocasiona-

ron un verdadero "quebradero de cabeza" para poder mandarlos. En cuanto a las uvas para la Nochevieja, el Alcalde de AGOST envió 100 kilos y, posteriormente, hubo que repartir, entre la marinería y soldados de Madrid, otros 300 kilos que dadas las fechas de recepción fue imposible mandar.

El Coronel ESTRADA, valora positivamente todas las gestiones desarrolladas en atención a las dotaciones de nuestros barcos destacados en el Golfo; las cuales, a su vez, también supieron reconocer el esfuerzo que desde España se había hecho a su favor.

Por nuestra parte, creemos que es justo resaltar la labor realizada por el Gabinete de Prensa del Almirante Jefe del Estado mayor de la Armada, que no ha escatimado esfuerzos en el cumplimiento de esta importante misión, que se le presentó como mediador y enlace de nuestros hombres destacados en el Golfo Pérsico con sus familiares y el resto de la sociedad española.

(Por María González Antón)



El General Director de Sanidad don Mariano Grau Sbert.

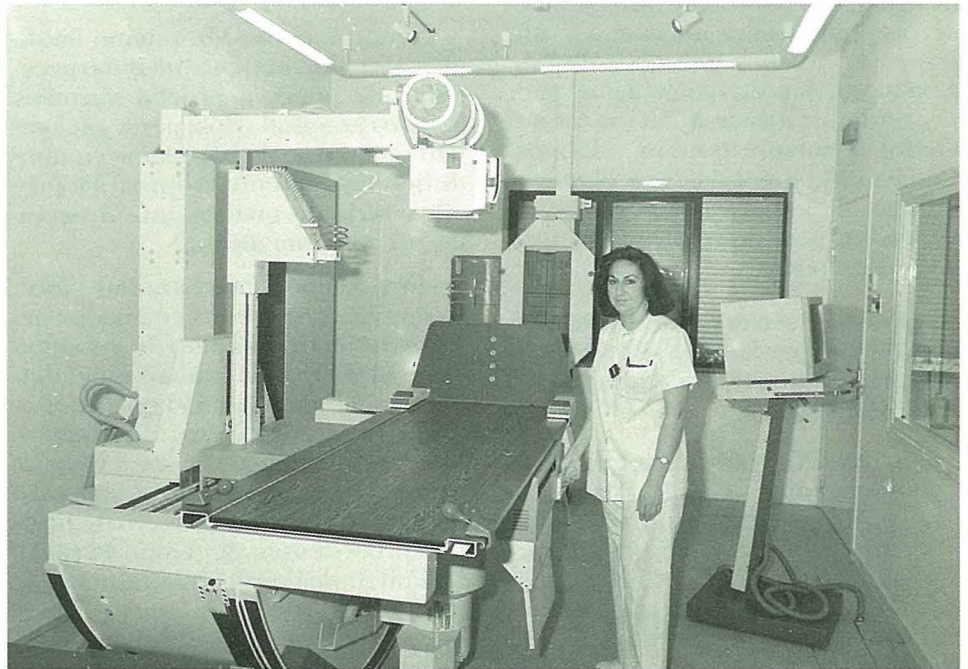
ENTREVISTA AL GENERAL DE DIVISION DE SANIDAD DON MARIANO GRAU SBERT

La Sanidad, servicio imprescindible para la humanidad, adquiere una especial relevancia en caso de guerra o catástrofe; es entonces cuando la labor de nuestro personal destinado en los hospitales alcanza su auténtica dimensión de servicio.

En el caso concreto de la crisis y posterior guerra del Golfo Pérsico, todo quedó reducido a una situación de alerta y disposición para intervenir, sin que, gracias a Dios, fueran necesarios sus servicios.

Sobre este tema charlamos con el General de División don Mariano Grau Sbert, Director de Sanidad de la Armada, quien nos recibe en su despacho y contesta amablemente a nuestras preguntas.

-General: la situación de "alerta" provocada por la guerra en el Golfo Pérsico ¿en qué medida afectó a nuestros hospitales y qué acciones



Un moderno equipo de "RAYOS X".

se llevaron a cabo para afrontar la posible recepción de heridos procedentes de la zona del conflicto?

-En el momento que se produjo la invasión de Kuwait por parte de Irak y se decidió que buques de la Armada fueran destacados a la zona del conflicto, para dar cumplimiento a las resoluciones de la ONU, la Sanidad de la Armada inició dos tipos de acciones: la primera relacionada con el personal y la segunda con el material. A las dotaciones se les vacunó contra las enfermedades endémicas en la zona, y al personal de sanidad embarcado se les impartió un cursillo de soporte vital y de guerra NBQ (Nuclear, Biológica y Química) para que estuviesen impuestos en la materia. En cuanto al material, se dotó a los barcos del necesario para que pudieran desarrollar en la práctica lo aprendido en los cursos de soporte vital y de NBQ, ofreciéndose además, como logística asistencial, 450 camas disponibles en todos los hospitales de la Armada, para recibir los heridos que pudieran resultar en caso de que la crisis degenerase en guerra.

-General, nos ha hablado Vd. de una reserva de camas en los hospitales de la Armada, ¿podría detallarnos más este tema?

-Los hospitales navales, como todos los hospitales militares, mantienen una reserva de camas libres, que les permita hacer frente, con eficacia y urgencia, a situaciones de guerra y catástrofes; las cuales, al ser imprevisibles y conllevar una posibilidad de masificación, exigen una disposición anticipada capaz de absorber eventualidades de este tipo; de ahí que la Sanidad Naval estuviese preparada para aportar ese número relativamente elevado de camas; quedando como reserva, para necesidades ajenas a la Guerra del Golfo, el Sanatorio de los Molinos. Como ve, se precisó cubrir el mayor número de situaciones posibles, no deseadas, pero que pudieran haberse presentado.

-¿Puede decirnos, cómo ha respondido el personal a sus órdenes ante esta situación de carácter extraordinario?

-Me satisface poder decir que, tanto el personal militar como el civil del Cuerpo de Sanidad que dirijo, se ha prestado voluntario para desempeñar su labor, sin importar tiempo; siendo digno de resaltar el ofrecimiento del personal en situación de Reserva, para colaborar en todo lo que fuera necesario.



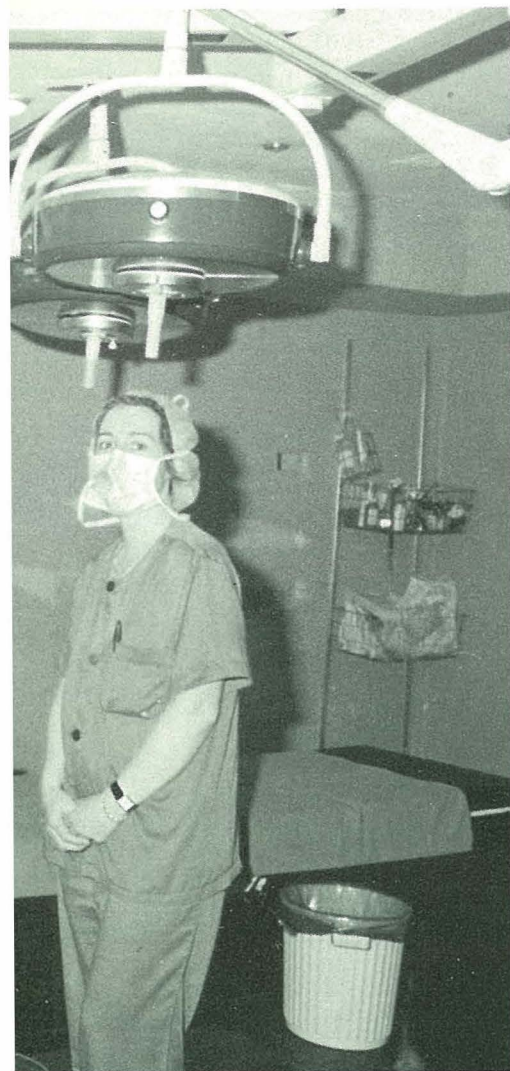
Listos para intervenir a un enfermo.

Afortunadamente no fue preciso hacer uso de esta buena disposición de todo el personal sanitario; pero es de justicia dejar patente su voluntad de entrega y colaboración.

-General, como Vd. mismo ha dicho, afortunadamente no hubo necesidad de poner a prueba nuestros centros hospitalarios; pero, ¿se realizó algún tipo de ejercicios en donde quedase patente la operatividad y eficacia de sus medios ante situaciones de máxima alerta?

-En relación con la Sanidad Naval, y cumpliendo órdenes emanadas del Estado Mayor Conjunto de la Defensa (EMACON), se realizó un ejercicio de emergencia en el que intervino la Policlínica Naval de Madrid. Un día se comunicó a este Centro, como un hecho real, la evacuación de un determinado número de heridos procedentes del Golfo Pérsico. La Policlínica puso inmediatamente en marcha su plan de emergencia y, puedo decir con orgullo que, en el tiempo previsto, estaban cubiertos todos los puestos y el personal listo





para intervenir; siendo de resaltar que, al ser la alarma de carácter general y no especificarse el número de enfermos, se personaron en el centro todos los integrantes del mismo.

En su momento llegaron los presuntos heridos que, en principio, fueron atendidos como tales, pues nadie fue informado de que se trataba de un ejercicio.

-General, ¿puede contarnos a qué nivel asistencial se encuentran las Corbetas y Fragatas destacadas en el Mar Rojo y Golfo Pérsico?

-Están capacitados para atender los dos primeros escalones de la sanidad logística. Esto quiere decir, poder realizar los tratamientos de urgencia, clasificación y selección, y poner a los heridos en condiciones de ser evacuados si se considera necesario.

En este sentido contamos con dos ejemplos: el primero, la desgraciada muerte en acto de servicio del Cabo Primero IGNACIO ROMERO ROMERO, que fue evacuado a un hospital en tierra, dada la gravedad del accidente; y el segundo, la de un marinero que sufrió un ataque de apendicitis y fue evacuado a un buque americano, donde se le practicó la operación que le permitió su regreso al barco posteriormente.

-En otro orden de ideas General, nos gustaría recoger su opinión sobre la presencia de la mujer en la Sanidad Naval.

-En este momento tenemos ocho médicos y doce ATS mujeres y, aunque es pronto para emitir un juicio, pues ha transcurrido poco tiempo desde su incorporación, creo que su presencia está resultando positiva; tanto en los barcos como en tierra. Si bien en un principio su presencia resultó novedosa, lo que es natural, con el tiempo su integración en nuestro ámbito será una circunstancia absolutamente normal.

-Para terminar General, nos gustaría que nos diese su impresión global sobre la Sanidad Naval, a la vista de los magníficos resultados obtenidos, tras esta "tensa espera" que significó el conflicto del Golfo.

-Me gustaría resaltar que la Sanidad Naval sigue siendo válida y necesaria, como se ha podido comprobar recientemente en esta guerra del Golfo; veo asimismo la necesidad de que los médicos que vengan a prestar sus servicios a la Armada, hagan unos cursos específicos de Sanidad Naval, para su adaptación al medio en que puedan tener que desarrollar su labor: la mar.

General GRAU, deseamos hacerle llegar nuestro agradecimiento por la atención dispensada a este Boletín y por habernos trazado, de manera sencilla, un esbozo sobre la magnífica aptitud de nuestra Sanidad Naval, lo que nos enorgullece y, sin duda, aumentará el prestigio que, tan brillantemente ha sabido mantener el Cuerpo de Sanidad Militar a lo largo de su historia.

(Por María González Antón)



Sala de marinería de la Policlínica Naval de Madrid.



EL MINISTRO DE DEFENSA VISITA EL CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA





El Ministro de Defensa D. JULIAN GARCIA VARGAS, ha visitado por primera vez de forma oficial el Cuartel General de la Armada en los primeros días del mes de Abril, con motivo de su reciente incorporación al cargo.

El Ministro es recibido por el Jefe del Estado Mayor Conjunto el Almirante D. GONZALO RODRIGUEZ MARTIN-GRANIZO, el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada D. CARLOS VILA MIRANDA, y el Almirante Jefe de

la Jurisdicción Central D. LUIS CARRERO-BLANCO PICHOT, rindiéndosele los Honores de Ordenanza por una Compañía de Honores de Infantería de Marina de la Agrupación de Madrid, con Bandera, Banda de Música y Escuadra de Gastadores, pasando a continuación revista a la fuerza y presidiendo el desfile de ésta ante su Autoridad. Terminado este acto, el Ministro pasó al interior del edificio dirigiéndose a la Sala de Juntas del Estado Mayor de la Armada donde se iba a celebrar una reunión.

En la citada Sala del Cuartel General, se encontraban los Oficiales Generales de la Armada, destinados en Madrid. Se trataba fundamentalmente de presentar al Ministro de una forma clara y somera la organización de la Armada, sus actividades, proyectos y necesidades.

En primer lugar el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, saludó al Ministro en nombre de toda la Corporación, dándole una cordial bienvenida en ésta su primera visita; a continuación pasa a explicarle el contenido y desarrollo del acto; en primer lugar, el V. A. Segundo Jefe del Estado Mayor expuso la organización de la Armada, poniendo un especial énfasis en la Fuerza como razón de ser de aquélla, situación actual y proyectos futuros.

Seguidamente el Almirante del Apoyo Logístico, explicó la consecución y mantenimiento de los buques. Después el Almirante de Personal, trató los temas relacionados con su Departamento como apoyo de la Fuerza tanto en lo concerniente a medios humanos como a los de la Enseñanza; y, por último, el Intendente General relató los problemas financieros con los que se enfrenta la Armada.

El V. A. Segundo Jefe del Estado Mayor de la Armada D. EDUARDO LIBERAL LUCINI expone la estructura básica de la Armada y su organización. Describe muy brevemente los diferentes tipos de unidades. Dedicando especial atención a la Flota y describiendo sus diferentes escuadrillas; menciona a la Empresa Nacional Bazán, como constructora de los tipos de buques más modernos, incluido el Portaaviones "PRINCIPE DE ASTURIAS", Fragatas tipo

"SANTA MARIA", submarinos, etc; y se detiene un momento en el "GRUPO ALFA", como núcleo fundamental de la Flota y en el "GRUPO DELTA", describiéndolo como elemento base de una Fuerza de Intervención Rápida, de características complejas, con capacidad para intervenir y desplazarse en un breve espacio de tiempo, y en el que se integraría la Fuerza de Desembarco de Infantería de Marina y las correspondientes escoltas.

El Segundo JEMA, pasa a continuación a describir la organización de la Armada en Zonas Marítimas; con cabeceras en El Ferrol, Cartagena, San Fernando (Cádiz), Las Palmas de Gran Canaria y la Jurisdicción Central que comprende el interior peninsular y cuyo Almirante se encuentra en Madrid. Desde estas Zonas Marítimas resaltó el Segundo JEMA, la Armada ejerce la vigilancia marítima y la soberanía de España en los espacios marítimos.

Abordó a continuación la labor científica de nuestros barcos, como los hidrógrafos, dependientes del Instituto Hidrográfico, encargados de los levantamientos cartográficos de nuestras costas, el B/O "LAS PALMAS", antiguo remolcador de altura adaptado a las duras condiciones del Océano Antártico, y las investigaciones científicas a desarrollar en aquellas latitudes durante el verano austral, y que ha participado, hasta el momento, en tres expediciones.

Por último y en cuanto a buques se refiere el Segundo JEMA hace referencia al Buque Escuela "JUAN SEBASTIAN DE ELCANO", embajador de España por todos los mares del mundo, en el que han navegado todos los Oficiales hoy en activo en la Armada, y que este año ha adelantado su viaje para estar presentes en la celebración del Centenario de la fundación de Vancouver en el Canadá.

En el espacio dedicado a las actividades de la Armada, resalta el Segundo JEMA; la importancia que, dentro del marco de la NATO, se concede al adiestramiento, y cómo la Armada participa en un número elevado de maniobras, siendo de destacar la labor de los submarinos en cuanto a colaboración con buques de otras Arma-

das, en tránsito por nuestras costas. En el año 1990 la Flota ha participado en doce ejercicios avanzados, programados por la OTAN, y destacó la importancia de este hecho, pues es donde pueden contemplarse mejor las virtudes y carencias de nuestras unidades navales.

El Almirante D. JOSE MARIA GURRUCHARRI MARTINEZ, Jefe del Apoyo Logístico de la Armada (AJAL) expuso al Ministro, las responsabilidades de aquel Organismo: Construcciones Navales, Mantenimiento, Aprovisionamiento, Transporte e Infraestructura, por lo que la JAL controla prácticamente todo el dinero que gasta la Armada, fuera del sueldo y dietas del personal y alguna otra pequeña partida. Cuenta para desempeñar estas funciones con un Organismo Central, la Jefatura de Apoyo Logístico ubicada en Madrid y unos Organismos Periféricos, Arsenales y otras instalaciones en tierra, en total hay cuatro Arsenales (Ferrol, Cartagena, Cádiz y Las Palmas) y dos grupos importantes de talleres el ISEMER, que apoya al Grupo de Combate, en Rota, y los talleres de mantenimiento del Arma Aérea, también instalados en Rota.

En los Arsenales se realizan las acciones de Mantenimiento que están al alcance de su capacidad. El resto del mantenimiento se realiza, cuando son menores, en la industria privada y las que afectan a la seguridad del buque en la Empresa Nacional BAZAN, empresa que se encarga también de la construcción de las unidades de la Armada.

El Almirante GURRUCHARRI, expone a continuación los problemas que en las nuevas construcciones ha supuesto el recorte presupuestario y los puntos en los que incide de forma especial, dadas las características de la construcción naval y el elevado plazo de tiempo desde que se inicia un proyecto hasta que el barco navega, problema al que se une los costes adicionales producidos por anular o retrasar una construcción naval.

Expuso también el Almirante GURRUCHARRI, la necesidad que siente la Armada de sustituir los dragaminas actuales por otros buques cazaminas, ya que aqué-

llos tienen una edad media de 30 años; e incidió en la necesidad que tiene la Armada de disponer de un buque de apoyo logístico, cuya necesidad se ha notado en el conflicto del Golfo, problema resuelto por la ayuda prestada por buques de guerra de Estados Unidos y Francia.

Por último el AJAL informa al Ministro sobre el mantenimiento de los buques que se realiza en la Empresa Nacional BAZAN, así como las relaciones de la citada empresa con la Armada y el tipo de trabajos que ésta realiza, en gran parte tecnológicamente especializados.

El Almirante GURRUCHARRI, cerró su intervención exponiendo una serie de consideraciones, entre las que destacan, el hecho de que el Estado Mayor de la Armada es el elemento que debe definir y decidir sobre los sistemas de propulsión y armas con que se deben dotar a sus unidades, buscando la efectividad a ultranza y la necesidad de disponer de buques modernos y eficaces, capaces de

graciones y el Real Decreto de Plantillas.

En cuanto al Voluntariado Especial y a las Clases Profesionales de Marinería y Tropa expresó su esperanza de que la nueva Ley del Servicio Militar, propicie de forma adecuada la captación y retención de éste personal, ampliando el margen de edad para su captación, ofreciendo nuevas ventajas y alicientes, y abriendo expectativas de permanencias y posibilidades de promoción. El Almirante de Personal resaltó, asimismo, las especiales características de la Armada y la necesidad de flexibilizar al máximo los conceptos que rigen el tratamiento específico del personal del Voluntariado Especial, que deba integrarse en ella.

En el sector de la Enseñanza, el Almirante de Personal expuso entre otros temas el desarrollo de un proceso de reestructuración de Escuelas, reduciendo su número mediante la supresión o concentración de éstas. Los nuevos cursos de Enseñanza Media y la adaptación en duración y contenido de los de las Escalas Básicas.

órgano responsable en la Armada de la dirección y coordinación del recurso financiero y de la contratación y contabilidad.

Expuso además sus funciones complementarias, haciendo hincapié en que su responsabilidad se extiende a todos los órganos de la Armada: Fuerza y Apoyo a la Fuerza.

El Intendente General destacó la problemática específica de la Armada en lo relativo a las necesidades de información y control económico; ya que ésta ejerce sus actividades bajo, en y sobre la mar, elemento vinculante que define sus peculiaridades; por ello, la administración económica que está y es para los buques, se ve condicionada por sus características y necesidades operativas, que dificultan o impiden —al contrario que en cualquier dependencia en tierra— ajustarse a plazos rígidos, tanto en la rendición de estados de gastos o tesorería como en la recepción de fondos o divisas.

Un buque cuando sale de su Base en maniobras o navega, sobre todo en aguas extranjeras —y el pasado año se han contabilizado más de 75 comisiones en el extranjero, por uno o varios buques— precisa contar con medios económicos que le aseguren la suficiente autonomía financiera para atender las múltiples atenciones que puedan producirse y que son del más diverso contenido.

Por ello solicita al Ministro que se arbitren medios de Tesorería que permitan a la Armada atender las necesidades de los buques fuera de su base, así como se deje en suspenso el reintegro de los anticipos efectuados por el Fondo de Atenciones Generales del Ministerio de Defensa.

Posteriormente el Ministro visitó el Centro de Operaciones y el Centro de Comunicaciones Navales, en los que se le informó sobre las actividades de la Fuerza y medios con que cuenta la Armada para enlace y control de sus Unidades.



El Ministro de Defensa dialoga con el AJEMA
(Foto de Jorge Mata - RED).

cumplir las misiones que se le encomienden.

El Almirante Jefe del Departamento de Personal D. VIRGILIO PEREZ GONZALEZ DE LA TORRE, expuso en su intervención la organización de su Departamento, la nueva estructura de Cuerpos y Escalas, conformado por las inte-

Por último el Intendente General D. JOSE MARIA DE LARA MUÑOZ DELGADO informó sobre la integración de la Dirección de Asuntos Económicos, que él dirige, en la estructura del Cuartel General de la Armada, de acuerdo con la Orden 22/1991 de 12 de Marzo. Siendo esta Dirección, el



UN VIAJE POR EL MUNDO SUBMARINO

Son las seis de la mañana de un día primaveral en Cartagena, ciudad mediterránea en la que abunda el buen clima. Es hora de levantarse, ducharse, sacudirse el sueño y ponerse en marcha hacia el Arsenal de la Base Naval pues, una hora más tarde, nos hacemos a la mar a bordo del Submarino "MARSOPA".

Saludamos a su Comandante en el muelle, el C.C. don JOSE MANUEL BUESA ROJO, a quien acompaña el Segundo Comandante el C.C. don RICARDO ZUMALACARREGUI LUXAN; en cubierta, parte de la dotación en "Babor y Estribor de guardia", esperan las órdenes oportunas para largar las estachas. Embarcamos e inmediatamente comprendemos que los submarinos son unos buques muy singulares: su cubierta muy estrecha obliga a andar con cuidado, ante el peligro de un posible resbalón que nos propicie un chapuzón no apetecido; nos dirigimos, cogidos de un pasamanos, al interior de la "vela" o torreta del submarino donde una escala nos conduce a su parte superior. El comandante nos ofrece uno de los asientos desde el que se domina la cubierta del barco. Pronto nos encontramos en mar abierta y se inicia la navegación hacia el punto de encuentro con otro submarino de la misma serie, al que se va a intentar "hundir", atacándole con sus mismas armas: el torpedo.

La mar en calma y los cielos claros auguran un día de ejercicios sin problemas y que facilitará la labor de recuperación del torpedo, una vez éste haya cumplido su misión y regresado a la superficie, pues deberá ser utilizado en nuevos adiestramientos.

El Comandante decide navegar en inmersión y probar el barco antes de iniciar la labor del día. Emprendemos por nuestra parte la inspección a las profundidades del barco. Para un novato, esto reviste cierto morbo; todo es estrecho, las escalas empinadas no parecen tener fin. Desembocamos en la cámara de maniobra, donde un Cabo Primero maneja los timones de profundidad y otro Cabo el timón vertical, que mantienen al submarino en el rumbo deseado; un Suboficial dirige ambas maniobras y vigila atento los diferentes aparatos que indican que todo va bien. El Segundo Comandante supervisa todo. Nos colocamos en un rinconcito

-el diminutivo es aplicado aquí con el mayor sentido de autenticidad, pues nada hay en el submarino que tenga otro aspecto que éste-. Desde nuestra posición dominamos la Cámara de Mando, en la que se encuentran todos los equipos que permiten el control total del buque; desde el periscopio al sonar, equipos radios, consola de seguimiento de blancos, etc.

El Comandante ordena la inmersión; se cierran todas las escotillas y se comprueba que el submarino se encuentra perfectamente estanco. Llama profundamente la atención la ausencia de voces y de prisas; todos parecen estar en sus puestos, pues la vida a bordo sigue igual, sólo el aumento de actividad de la cámara de maniobra, donde permanecemos junto al Segundo Comandante y el hecho de que las órdenes e informes se sucedan ininterrumpidamente, da idea de que se viven momentos ajenos a la rutina del buque; éste está ligeramente inclinado hacia proa, el timonel va cantando profundidades, que, como creo que son piés, no me resultan muy exageradas; un oportuno comentario del Segundo Comandante, me aclara que en estos barcos la profundidad se mide en metros, por lo que se viene abajo mi tranquilizadora división por tres. Poco a poco abandonamos las profundidades y volvemos a cotas de inmersión más "relajantes" para este reportero.

Mientras esperamos el comienzo del ejercicio, pasamos a la Cámara de Oficiales. El submarino es como un barco de superficie "liliputiense"; todo es, por lo menos, cinco veces menor. En un pasillo que sirve de nexo de unión de los compartimentos de proa y de popa, se encuentra, a babor, el Camarote del Comandante, con el espacio justo para la litera y poco más; y, a estribor, una mesa, con su diván convertible en litera y tres literas más un poco a proa; la Cámara puede aislarse mediante una cortina, pero posiblemente habría que volver a descorderla, porque pronto le entraría a uno claustrofobia. Al poco, nos sirven unos buenos cafés y aprovechamos para consumir medio bocadillo de chorizo (en las navegaciones submarinas hay que vencer la tentación de comer de forma permanente porque puede uno terminar "hecho una bola", nos cuenta uno de los Oficiales; como este no va a ser nuestro problema, pues

por la tarde vamos a desembarcar, damos fin a nuestro almuerzo).

Ha llegado el momento de la verdad, el submarino "enemigo" se encuentra ya en la zona de ejercicios. El Comandante da orden de tocar "¡Zafarrancho de Combate!". Acostumbrado a este toque en los buques de superficie, y a lo visto en el cine, uno espera que los pasillos se llenen de personal corriendo hacia sus puestos, poniéndose sus chalecos salvavidas, colocándose el cas-



Localizando al "enemigo".

co, etc. Nada de esto sucedió. Tras escucharse nítidamente por los altavoces la orden, parte de la dotación se desplazó por delante de nosotros y pronto encontramos un rincón en la Cámara de Mando, desde donde seguir la operación sin estorbar -lo que no deja de ser casi un milagro, porque ésta se encuentra a tope-. El Comandante sigue atento la maniobra, mientras los sonaristas van informando: han detectado un pesquero y luego recogen una señal que consideran corresponde al "enemigo"... cada vez se afianzan más en la idea, así que se empieza a preparar el



Un rato de descanso.

ataque; previamente el Comandante nos había contado, en líneas generales, el ejercicio; no se trata, por supuesto, de alcanzar al buque enemigo, pues dada la velocidad del torpedo y su peso se le podría causar serias averías; por ello se toman las medidas necesarias



Submarino "MARSOPA".

Foto de (RED)

para garantizar que este hecho no se produzca.

Poco a poco y por diferentes métodos, que permiten al Comandante contar con el máximo de garantías de éxito, se va localizando el submarino adversario. Ha llegado la hora de la verdad. Se da orden de preparar el tubo lanzatorpedos correspondiente. Todo funciona sin novedad. El Comandante da la orden de "¡fuego!", y, por un momento, uno se encuentra inmerso en la realidad del combate. Se oye el zumbido suave del torpedo moviéndose; son momentos de tensión... se empieza a comentar que todo ha salido bien; se comparan datos y se considera que el lanzamiento ha tenido éxito. Luego, cuando ya en tierra se estudien con detalle los informes de ambos buques, mas los datos aportados por el torpedo, será el momento de precisar la mayor o menor eficacia del ataque.

Ahora hay que proceder a la recuperación del torpedo que, una vez finalizado el recorrido, flotará en la superficie.

Para su recogida se cuenta con la colaboración de un buque de superficie. El regreso a la superficie es un momento importante en el submarino; se trata de volver al mundo exterior sin referencias absolutamente seguras de lo que pueda uno encontrarse; por ello, el momento de "pinchar" con el periscopio, es algo que el Comandante se

reserva; una vista rápida al horizonte permite comprobar que todo está claro y se puede emerger.

La recuperación del torpedo es rápida, ha habido suerte y se le ha localizado enseguida; empieza entonces el trabajo de los buceadores del "Calarredes", que deben sujetarlo perfectamente, de forma que pueda ser izado a bordo.

Ha llegado la hora de la comida, en el "Marsopa" están de suerte, junto al marinero cocinero, que normalmente hace lo que puede, cuentan con un Sargento Primero Mecánico, aficionado a la gastronomía, y que pone al servicio de sus compañeros una colaboración extra. La comida es clave en estos barcos, sobre todo en las navegaciones largas, en las que una buena comida ayuda a llevarlo todo con más alegría. El primer plato es una sopa de cocido, espesa y muy sabrosa, señal de que lo que vendría después tiene "cuerpo", lo que comprobamos enseguida, degustando un estupendo cocido madrileño; después una buena ensalada colabora a desengrasar los efectos de este segundo plato. De postre un plátano y una naranja.

Tras dos ejercicios más, se da por finalizado el trabajo y emprendemos el regreso a Cartagena; la calma vuelve a reinar en el buque. A bordo se encuentran tres Alféreces de Fragata, que

charlan animadamente con el Teniente de Navío AZNAR, es éste un Oficial enamorado de los submarinos, como todos sus compañeros; me viene entonces a la mente una frase del Jefe de la Base, el C.N. MORENO BARBERA: "El que aguante esta vida seis meses, ya no es capaz de renunciar a ella" - perdón por esta disgregación-. Los Alféreces de Fragata, preguntan de forma incansable y se enteran -y yo con ellos- de las largas navegaciones que se realizan con estos barcos, lo que hace que se encuentren con muchos días de mar al año y miles de horas de inmersión; cuenta así mismo el T.N. AZNAR, el transcurrir de las horas y los días sin poder distinguir el día de la noche, excepto porque se apagan las luces; las partidas de mus, en las horas libres, las películas de video para la dotación, el poder meterse a cocinero o respostero por unas horas, con la única condición de guisar para toda la dotación; las llegadas a puerto, con su ducha eterna; el compañerismo que reina a bordo, la necesidad de llevarse todos bien; la confianza mutua en la labor de los demás... poco a poco nos trasmite su ilusión y a los Alféreces de Fragata se les empieza a notar un extraño brillo en la mirada; en la mía seguro que se reflejaba nostalgia y pesar, pues, por años, Cuerpo y graduación, se me había pasado la ocasión de hacerme submarinista.

UN EMBAJADOR DE ESPAÑA EN LA ARMADA

Es el buque escuela "Juan Sebastián de Elcano" el sueño dorado de los alumnos de la Escuela Naval Militar; primero pensando en el posible viaje que pueda tocarles en suerte; segundo porque les brinda la oportunidad de navegar por los diferentes mares en representación de la Armada y de España y, finalmente, porque constituye un eterno recuerdo que se vuelve cada vez más grato con el paso de los años. En su cubierta y en sus palos, los Guardiasmarinas se forman como Oficiales en el medio en que se va a desarrollar su profesión, la mar. En los diferentes puertos por los que va haciendo escala, hacen honor a su profesión y condición de caballeros; todos los alumnos lo son, por este sólo hecho.

Así se expresa su actual Comandante, el C.N. don PEDRO LAPIQUE QUIÑONES con quien tenemos ocasión de charlar días antes de iniciar el LXII Crucero de Instrucción 1990/1991: Opina que lleva una magnífica dotación, en la que la nota predominante es la juventud y el hecho de que el personal sea voluntario prácticamente en su totalidad. En lo que respecta a los Guardiasmarinas, el viaje representa la novedad de salir de la Escuela Naval y cambiar la monotonía por la atracción que representa soportar todo tipo de climatología y conocer distintos países. Otro punto interesante es descubrir durante el viaje la profunda huella dejada por España en el mundo; pues son muchos los lugares en donde es fácil encontrar vestigios de nuestro pasado.

En cuanto a los recuerdos más emotivos de su viaje anterior, el C.N. LAPIQUE cita la Jura de Bandera en Acapulco, donde se encontraron 116 españoles e hijos de españoles de todo Méjico, con sus familiares, habiendo recorrido alguno de ellos miles de kilómetros para estar presentes en la ceremonia; terminada ésta todos los asistentes quisieron besar la Bandera y, en ella, a España.

OPINA LA DOTACION

Charlamos, en primer lugar, con JUAN CARLOS SAEZ LAYA, cocinero de segunda, quien nos cuenta que inicia su andadura en el ELCANO

como ayudante de ALFONSO MUÑOS COSTA, auténtica institución del barco y con el que luego tendremos ocasión de charlar; anteriormente había hecho la "mili" a bordo, siendo Comandante don CRISTOBAL





COLON DE CARVAJAL. Recuerda como uno de los momentos más emotivos de su viaje el servir en la mesa a S.A.R. el Conde de Barcelona.

ALFONSO MUIÑOS COSTA, AL-

FONSO para todos, atiende la cocina del barco; enjuto, ya mayor,; pero joven de espíritu, lleva ya treinta y cuatro años en el "ELCANO", constituye, pues, su segunda vida y aunque considera que es dura, a él le

gusta y asume todos los inconvenientes. Le hacía ilusión quedarse hasta 1992 y nos comenta orgulloso que, en número de vueltas al mundo y millas navegadas a vela, nadie le gana.



Charlamos con el Comandante.

OPINAN LOS SUBOFICIALES

Un Sargento músico nos dice que éste es su primer viaje; ha embarcado voluntario y considera que se trata de una experiencia nueva y necesaria, pues piensa que siempre le hubiera quedado la duda de saber qué era esto; según sus palabras, "de no haber embarcado hubiese sido un frustrado del Elcano".

Un Subteniente Mecánico, que ya es veterano en estas lides, piensa que a bordo se viven buenos y malos ratos, hay que afrontar temporales y largas navegaciones, pero abundan los momentos agradables y hay buena armonía en la dotación. En puerto se olvida lo negativo y se reparan fuerzas para la navegación siguiente; trabajo no falta pues hay que reparar multitud de pequeñas averías que se producen y que hay que atender.



Preparando el barco para hacerse a la mar.

Recuerda con ilusión haber preparado la tarta de cumpleaños de S.A.R. el Príncipe de Asturias, único acto extraordinario con el que se le obsequió a bordo.



Un Sargento Mecánico piensa que este destino tiene sus compensaciones, se pasan seis meses fuera de casa, pero los otros seis se está en ésta; se conocen puertos y nuevas culturas y el barco es cómodo.

Un Sargento Electricista inicia este primer viaje con mucha ilusión, piensa que este destino es distinto a otros que ha tenido, siendo lo peor estar tanto



Faenas de alistamiento en las toldillas.

ña se la valora y ahora, "es un orgullo ser español"; esto es algo que se oye en muchos puertos.

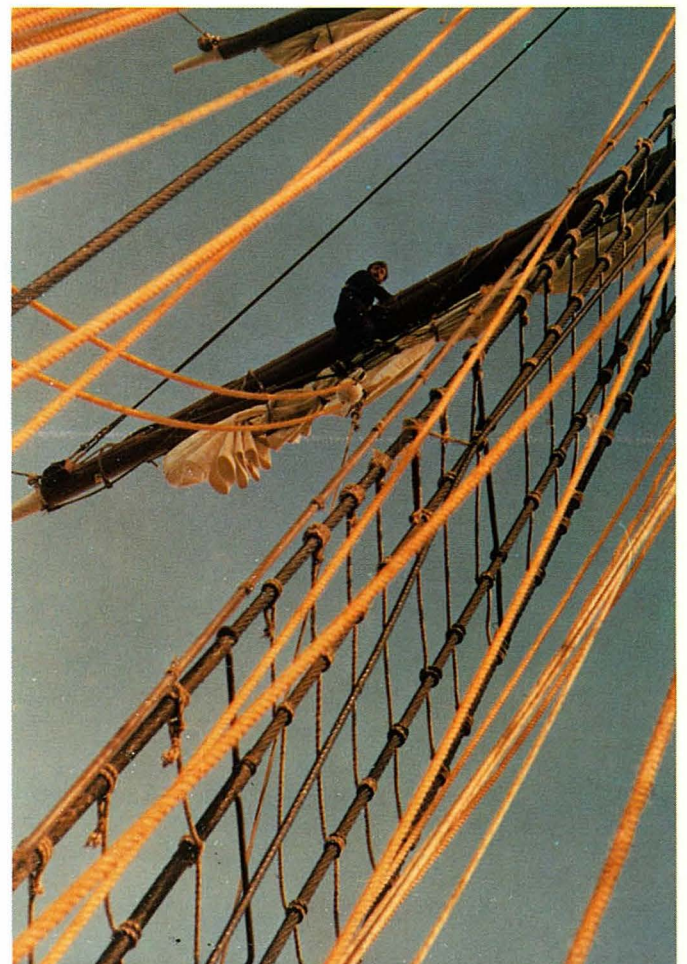
Un Sargento Escribiente, embarca también por primera vez, siempre le había hecho ilusión formar parte de la dotación del Elcano; conoce algunos puertos de Norteamérica en los que estuvo embarcado en una Fragata. Se encuentra muy ilusionado.

TAMBIEN OPINAN LOS OFICIALES

El Jefe de Máquinas considera que el barco es algo especial dentro de los de la Armada, en los "barcos grises" (hay que tener en cuenta que el Elcano está pintado de blanco, por lo que esta expresión que al principio llamó mucho nuestra atención, es el de uso común entre los Oficiales) la vida es más monótona, prácticamente se hace siempre lo mismo, aunque sean distintas las maniobras en que se participan y el mantenimiento se encuentra programado. En el Elcano, se tiene que improvisar, se está sólo y el barco tiene que navegar, además no hay dos viajes iguales. Considera que el Elcano es un barco muy apetecible para todo Oficial de la Armada y se considera muy afortunado por haber conseguido embarcar en él.



La dotación en pleno trabajo antes de hacerse a la mar.



tiempo separado de la familia y en especial este año en que pasarán fuera las Navidades; las averías no varían de las de los otros barcos.

Un Sargento de Maniobras piensa que es el mejor barco en que puede ejercer su especialidad, las navegaciones largas obligan a estudiar con "que pié se ha levantado el compañero antes de hablarle". Piensa que fuera de Espa-



Alfonso, institución viviente del "ELCANO", responde a nuestras preguntas.



Vista general del buque, de proa a popa.

El Teniente de Navío, oficial de derrota, cuenta que embarcó como Alférez de Navío, y Oficial de Maniobra; que no hizo el viaje de Guardiamarina por coincidirle con la larga reparación que tuvo que pasar el barco al cumplirse sus cincuenta años de vida. Le hacía mucha ilusión navegar en él pues sólo le había visitado una vez. Considera que su responsabilidad era menor al ir de subalterno y tenía más tiempo para salir en puerto. Profesionalmente le cambió el sistema de trabajo en relación con los barcos de la Flota, en los que se realizan muchas maniobras. Aquí se tiene más tiempo para el descanso y el deporte, éste último necesario para "no acabar hecho una bola". Los Guardiamarinas al embarcar creen que no van a poder hacer deporte y descubren que sí se puede hacer.

Por otra parte se aumenta la convivencia, ya que se navega mucho tiempo sin tocar puerto, por lo que la relación con los compañeros es constante y se llega a saber todo sobre todos. Estas largas navegaciones hacen que se aumente de forma notable la relación entre grupos y aparece la inevitable "mamparitis" (pequeña claustrofobia, al vivir en un medio reducido como es un barco durante mucho tiempo).


Un Alférez de Navío comenta que éste es su primer viaje, embarca con dos hermanos guardiamarinas y piensa que se fijarán en él, lo que conlleva una responsabilidad, espera servirles de ejemplo y poderles ayudar para su futuro. Hay un aspecto humano de gran peso y es la familia que se queda mucho tiempo sola en tierra, con problemas a veces complicados.

Piensa que la convivencia a bordo será buena, a pesar de que la navegación será dura, siete u ocho meses, con pocos días de puerto y muchos de mar. La buena convivencia es absolutamente necesaria para todos.

Falta la opinión de los Guardiamarinas; es lógico pues visitamos el barco en plena faena de preparación para hacerse a la mar; queríamos recoger al "Juan Sebastián de Elcano" en esa faceta, más desconocida, de preparación para su largo viaje.



EL REAL INSTITUTO Y OBSERVATORIO DE LA ARMADA



El "BIP", en su deseo de ir manteniendo información a los componentes de nuestra Armada de lo que constituye su historia y tradiciones, pretende efectuar una serie de entrevistas a los científicos responsables de las distintas áreas de trabajo del Observatorio, su misión, posibilidades, evolución y aportaciones. Previamente a estas entrevistas, nos gustaría conocer la visión del Director el Contralmirante don Manuel Catalán Pérez-Urquiola sobre el conjunto de la institución, empezando por una pregunta que muchos de nosotros nos hemos hecho alguna vez y que de la forma más directa, me gustaría plantearle: como Director del Real Instituto y Observatorio de la Armada en San Fernando, Centro Astronómico de la Ilustración y pionero de la astronomía española cómo y por qué fundó Jorge Juan este Observatorio.

Para contestar a esta pregunta creo que todos debemos considerar, en primer lugar, las dificultades prácticas con que debieron encontrarse los navegantes en tiempos pasados, basta recordar que en la época del descubrimiento, y aún en el siglo XVIII, las teorías astronómicas se encontraban presionadas y limitadas en sus posibilidades de progreso por las teorías geocéntricas del mundo árabe y de una astronomía que, desarrollada en España cara a la navegación, había producido las Efemérides Astronómicas de las Tablas Alfonsinas y el Almanaque Perpetuo del judío Tolédano Zacuto.

Considero que estas obras eran verdaderas Efemérides Astronómicas en el sentido más moderno al contener la posición del Sol por declinaciones, constituyendo una inestimable y definitiva aportación a la náutica de la época, ya que permitían determinar la latitud del buque con observaciones meridianas. Posteriormente Tycho Brahe desarrolló las técnicas de observaciones, Galileo las aplicaciones del anteojo astronómico, base de la instrumentación óptica, Newton planteó la ley de gravitación universal y las bases del círculo de reflexión y Huygens desarrolló el péndulo astronómico, imprescindible, durante 200 años, como guardián del tiempo observacional.

Y a partir de este desarrollo científico y con la idea básica de determinar las longitudes es por lo que las naciones fundan sus primeros observatorios, primero París (1667), luego Greenwich (1675) y Berlín (1710). Se descubre la velocidad de la luz, se profundiza en el Sistema Solar, se descubre la mutación y aberración de la luz, se calculan las constantes fundamentales de la Astronomía y se inician los programas sistemáticos de observación de catálogos en apoyo de una naciente astronomía científica.

Paralelamente surge la inquietud por conocer la verdadera forma de la Tierra organizándose las expediciones a Laponia y Perú para la medida del arco de meridiano. En la expedición a Perú participaron dos personalidades científicas de nuestra ilustración: Jorge Juan y Antonio de Ulloa. Ambos eran Oficiales de la Armada, y DON JORGE JUAN a su regreso propuso y obtuvo del Marqués de la Ensenada la creación, en 1753 de este Real Observatorio de la Armada con la finalidad de efectuar las observaciones, mantener el tiempo y realizar los estudios necesarios para facilitar al navegante la determinación de la posición de su nave.

Bajo el impulso científico de todos estos grandes observatorios y el apoyo económico de los estados interesados, se calculan los primeros Almanaques Náuticos, se adopta el Círculo de Reflexión (sextante, octante o cuadrante) y Harrison culmina, con su cronómetro naval, la instrumentación necesaria para determinar la longitud.

Desde entonces y en todo este esfuerzo científico ha estado presente este Real Observatorio de la Armada, no sólo con la edición desde 1792 en su "Almanaque Náutico" de las



Museo de instrumentos.



Cámara fotográfica para seguimiento de satélites artificiales.

Efemérides que el navegante precisa en la navegación, sino con la aportación a la Comunidad Internacional de sus observaciones y estudios en los campos astronómicos y geofísicos.

¿Qué papel desempeña actualmente este Real Instituto y Observatorio de la Armada en el mundo científico internacional?

A pesar del paso del tiempo, el marino continúa utilizando hoy los astros para si-

El hecho de que la Rotación de la Tierra y el Tiempo constituyen el argumento de las Efemérides conduce de forma natural a que el Real Observatorio de la Armada cultive, desde sus orígenes, la Cronometría de precisión y sea depositario en España de la Metrología de Tiempo y Frecuencia en cuanto a definición, mantenimiento y difusión de esta unidad en la Escala Internacional del Tiempo.

trometría Meridiana, Rotación de la Tierra y Astrometría Fotográfica. Para las observaciones meridianas dispone el Observatorio de un Círculo Meridiano Grubb-Parson que actualmente se encuentra en proceso de automatización total con un nivel de prestaciones en el mismo rango que los instrumentos más precisos, actualmente existentes. Con este instrumento, pieza fundamental de la Astrometría del Observatorio, hemos venido cooperando en el pasado en los principales programas internacionales: programas de estrellas de referencia del Hemisferio Sur; Programas de estrellas observables con tubos cenitales en el Hemisferio Norte; Programas de determinación de Radio-fuentes Galácticas y en la actualidad hemos extendido nuestra actividad, por acuerdo con el Instituto Astrofísico de Canarias, para aprovechar las grandes posibilidades Astrométricas que ofrece la instalación del Círculo Meridiano Automático de la Universidad de Copenhague.

Para el estudio de la Rotación de la Tierra disponemos de un Astrolabio Danjon, actualmente en fase de modificación para permitir la observación solar y su aportación a los catálogos estelares manteniendo, además en funcionamiento, como aportación un clásico de la Astronomía al campo de la Astrometría fotográfica el astrógrafo Gautier de la Carta del Cielo.

Otra sección es la de Geofísica que se creó a finales del siglo pasado respondiendo a la necesidad de actualizar la referencia magnética de una Cartografía que iba quedando obsoleta por la migración del polo magnético terrestre. La estación geomagnética del Observatorio, modernizada con magnetómetros de protones, núcleos de saturación y bombeo óptico, coopera actualmente con la Unión Internacional de Geomagnetismo aportando una serie de medidas ininterrumpidas de más de un siglo. La estación sismológica del Observatorio se encuentra actualmente compuesta de sismógrafos de corto y largo período, cooperando con las redes sísmicas nacionales e internacionales en los campos de su especialidad.

De esta sección depende también la estación de Seguimiento de Satélites Artificiales con la que contribuimos a los programas internacionales de Geodesia Espacial que, utilizando técnicas LASER, alcanzan en sus determinaciones de posición precisiones centimétricas al situar satélites a distancia de 1.500 kilómetros. Estas precisiones permiten al Observatorio participar en programas científicos directamente relacionados con el movimiento de las placas terrestres y, por tanto, con el desarrollo de una nueva ciencia llamada Geodinámica.

En este campo por medio de la estación láser y con receptores geodésicos de satélites, participamos directamente con otros centros europeos en estudios relacionados con la dinámica de la Tierra, entendiendo como tal la medida de sus deformaciones a través de la determinación con alta precisión de las coordenadas geodésicas de puntos seleccionados repetidos en el tiempo.

La astrofísica, actualmente en una expansión espectacular, precisa de la Astronomía de Posición en algunos de sus aspectos como Movimientos Propios, Paralajes, Estrellas Dobles y Radiofuentes. En este sentido, las técnicas de posición de radioastronomía complementan las precisiones clásicas de los instrumentos ópticos.

A la vista de todo este desarrollo científico, ¿podría indicarnos cuál es la estructura actual de este Observatorio en sus aspectos de trabajo funcional?

Como indicaba antes, el Observatorio nació hace ya más de 230 años con misiones muy concretas, que aconsejaron agrupar su actividad científica en cuatro secciones.

La Sección de Efemérides coopera con la Comisión correspondiente de la Unión Astronómica Internacional y Oficinas Internacionales de la especialidad, siendo responsable de la publicación anual del "Almanaque Náutico", "Las Efemérides Astronómicas", las investigaciones en el campo de la Mecánica Celeste y el mantenimiento del Centro de Cálculo de Observatorio. Una extensión natural de todos estos campos de actividad científica abarca el cálculo de órbitas de satélites artificiales, y las ocultaciones de estrellas por la Luna.

La Sección de Astronomía desarrolla su actividad en tres campos bien definidos, As-

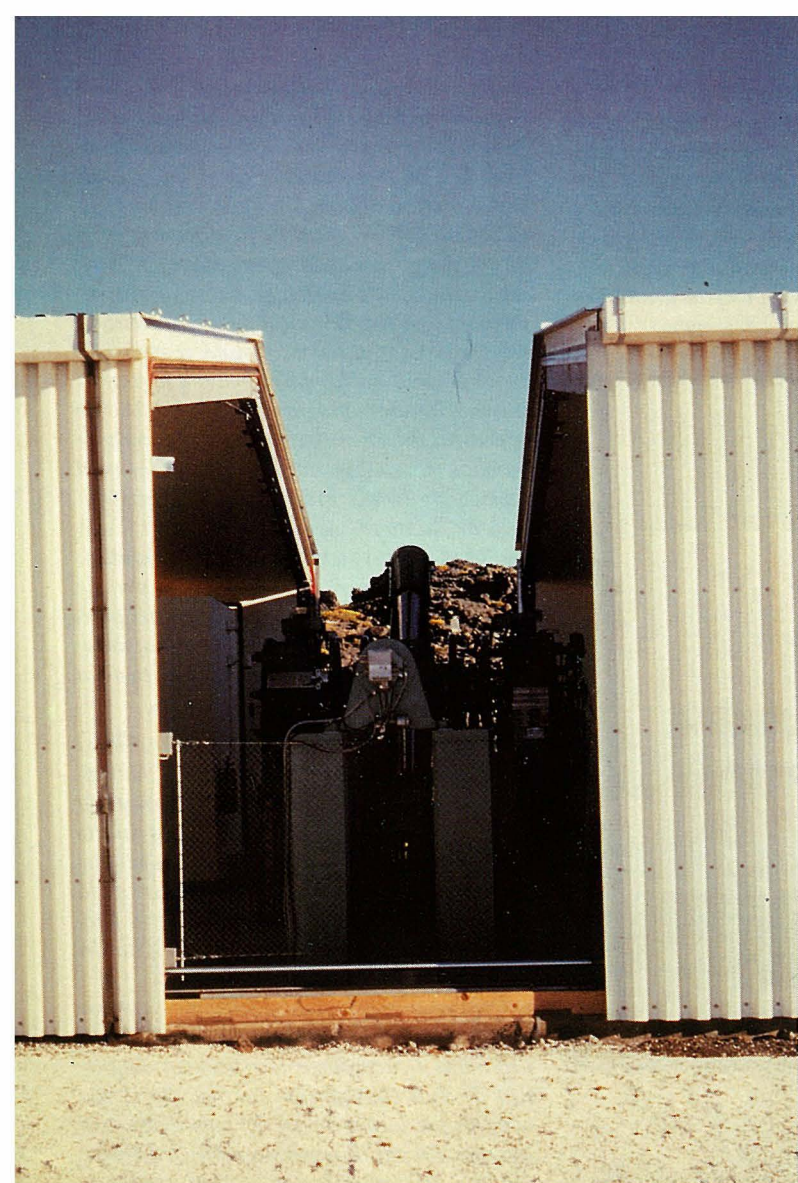
tuarse y comprobar el rumbo de su nave; de aquí que podamos definir como tarea y finalidad de los Observatorios Navales, y por tanto del nuestro, el observar, estudiar y predecir las posiciones de los astros con relación a determinados sistemas de referencia, proporcionando la información necesaria para el uso de estos astros en la navegación. Es decir, la Astronomía de Posición.

Quiero precisar que cuando al principio de esta entrevista definía lo que, desde mi punto de vista, eran las ideas que debieron inducir a Jorge Juan a fundar este Observatorio, hay que tener en cuenta que, considerando las misiones como inalterables, no podemos olvidar la evolución que impone la tecnología y precisión de cada época.

Si tuviera que definir con una mayor precisión los programas actualmente característicos de nuestro campo de trabajo, incluiría en un sentido amplio, a la Mecánica Celeste que permite el desarrollo teórico, estudio y predicción de las posiciones de los objetos celestes; el cálculo de las Efemérides partiendo de teorías, parámetros, constantes y criterios universalmente aceptados. Los sistemas de referencia, incluyendo la determinación permanente de la posición del polo y de la rotación de la Tierra, todo ello en conexión con una determinada referencia del tiempo que, en sus distintas acepciones, aparece como constante referencia de las astrometría.

Reloj atómico.





Círculo Meridiano automático de la Palma.

Una última sección es la de Hora. Como usted sabe, la medida del tiempo es consustancial a toda medida astronómica. De nada valdría medir con precisión parámetros angulares o distancias si no se tuvieran la capacidad de datar, dentro del mismo orden, estos sucesos. Actualmente el Observatorio dispone de un conjunto de seis relojes atómicos de cesio y uno de rubidio con los que cooperamos con la Oficina Internacional de la Hora para la materialización de la Escala de Tiempo Atómico Internacional y Tiempo Universal Coordinado de San Fernando, base de la hora legal española.

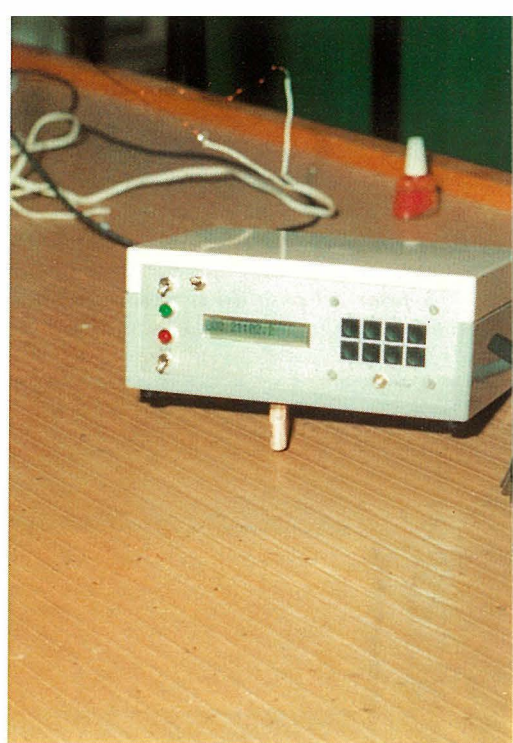
Al inicio de esta entrevista nos hablaba usted de la misión fundamental del Observatorio como apoyo al navegante. Actualmente nos gustaría conocer cuál es la incidencia que las técnicas por satélites tienen en cuanto a la programación de los trabajos científicos que se realizan en este Observatorio como apoyo directo a la navegación. Abundando más, ¿cree usted que la navegación astronómica será relegada debido al desarrollo de las técnicas por satélite?

No cabe duda del impacto que en la navegación tienen los medios espaciales. Al ponerse en órbita el Spuntnik, su órbita pudo seguirse observando la variación de la frecuencia recibida de la emisora del satélite, que

ofrecía información fiable sobre las posiciones relativas del satélite y el observador.

A principios de los años sesenta se empezaron a poner en órbita la red de satélites de navegación Transit formada por un conjunto variable de seis satélites. Los satélites son observados con alta precisión, en el orden del metro por un conjunto de 17 observatorios repartidos por todo el globo, siendo uno de ellos, la Estación de Seguimiento de este Observatorio. Estas estaciones envían diariamente sus datos al Observatorio Naval de Washington, donde se calcula e inyectan los parámetros de su órbita en la memoria del satélite para su transmisión a los navegantes y geodestas. El satélite sirve como un verdadero faro espacial que, transmite su posición, para los navegantes y Geodestas.

Se necesita, por tanto, para el funcionamiento del sistema del apoyo de un conjunto de observatorios, de un desarrollo importante de mecánica celeste para el cálculo de órbitas y de la definición del Sistema de Referencia que materializa la órbita del satélite con respecto a la referencia celeste generada por los catálogos estelares y la referencia terrestre que define la posición de las estaciones sobre la superficie de la Tierra. Como usted verá, hay mucho de Astronomía en las bases de la navegación por satélites.

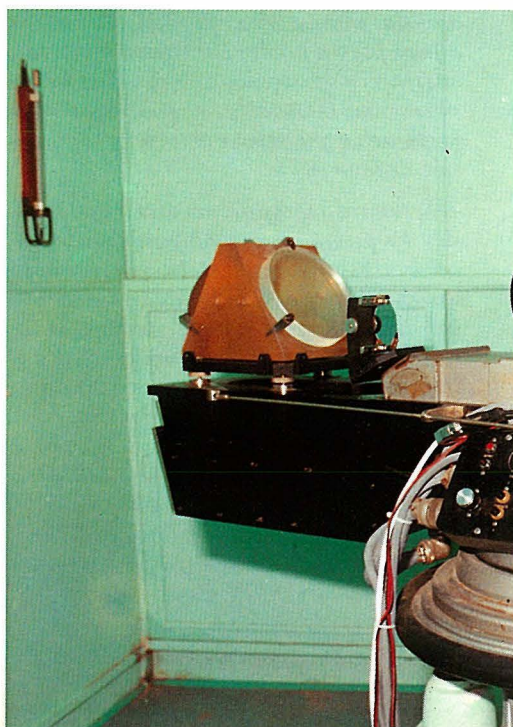


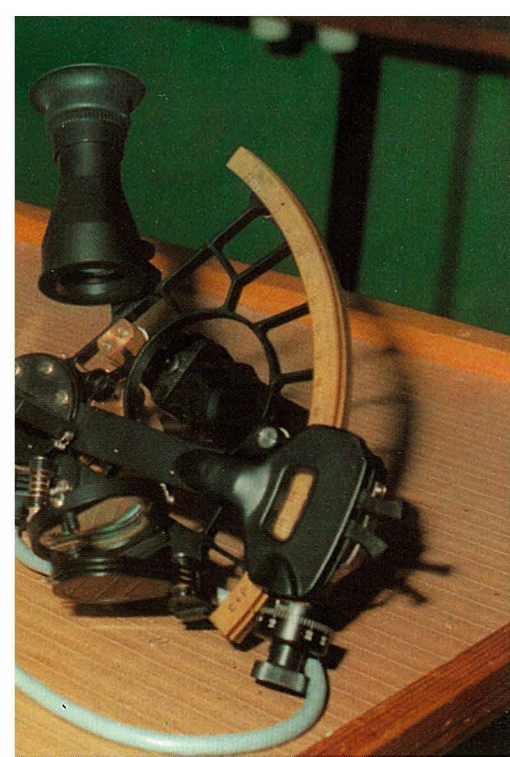
Sextante digital con microprocesador.

Por otra parte, quisiera sugerir que la tecnología ha evolucionado también en favor de la navegación astronómica. Hoy en día no tiene gran dificultad incluir en los ordenadores los formalismos básicos para el cálculo de las Efemerides Astronómicas. En estas condiciones si se dispone de sextante digital e intensificador de imagen, resulta fácil, rápido y cómodo utilizar los medios astronómicos y obtener la posición, con precisión suficiente y a lo largo de la noche, tan rápidamente como con satélites y con la sola limitación de las condiciones meteorológicas.

Mi opinión personal por todo lo anterior, es que la Astronomía es intrínseca a la navegación, nace con ella, sigue su desarrollo tecnológico y estará presente, siquiera sea en el plano teórico básico, en el futuro de una navegación en que el espacio no le será ajeno.

En algunos ambientes, pienso que poco informados, se piensa que las inversiones en





trabajos científicos de observación exigen un trabajo continuo que, para mejorar su rendimiento, o por exigencias de la velocidad de reacción exigida, sólo pueden resolverse a través de una automatización de procedimientos y sistemas. Los medios y métodos son de aplicación inmediata a la ciencia y la industria. Los métodos espaciales han exigido reducir el tamaño y el peso de las piezas sin reducir el nivel de servicio. Todo ha conducido, en el próximo pasado, a desarrollos espectaculares que, como las aplicaciones electrónicas de la física del estado sólido, condujeron a los sistemas híbrido, circuitos integrados e impulsaron el estudio de los chips, cambiando no sólo los modelos industriales de producción y los sistemas, sino, evidentemente, los métodos y niveles tecnológicos e incluso la vida individual y quizás, en el futuro la forma de trabajo.

Pasando ahora al otro campo de actividades de este Real Observatorio, podría explicarnos ¿qué papel desempeña en el campo docente de la Enseñanza Militar Superior? ¿Están suficientemente valoradas y reconocidas en el ámbito universitario las enseñanzas que aquí se imparten?

Superior para Oficiales y considero que la formación que se adquiere en los tres años del Curso de Estudios Superiores en Ciencias Físico-Matemáticas es equivalente en nivel y amplitud al ciclo de especialización universitaria y que los dos años del Diploma de Astronomía y Geofísica alcanzan el nivel científico y docente exigible en los Doctorados.

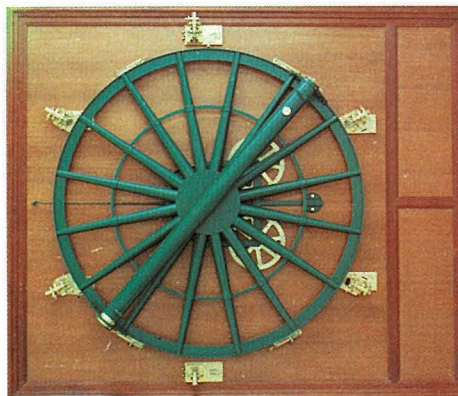
Abundando en este extremo, basta considerar que los Oficiales-Alumnos Titulados en Estudios Superiores han sido admitidos directamente a los cursos post-graduados, como titulados propios, por Universidades americanas y europeas de prestigio; alcanzando con las máximas calificaciones titulaciones post-graduadas, en menos de un año y que algunas Universidades españolas conceden a nuestros Titulados, con carácter personal, la convalidación automática de sus estudios por el Ciclo de especialización universitaria y otras la práctica totalidad de sus carreras.

Quisiera señalar que si todas las escuelas deben estar especializadas, la especialidad secular de este Centro es el desarrollo de una Enseñanza Básica Superior que permita profundizar al resto, precisamente, en el campo de sus especialidades más concretas.

a cálculos de navegación Astronómica.

Astronomía carecen de rentabilidad práctica, dejando aparte la importancia obvia del progreso científico, ¿podríamos conocer la opinión en estos aspectos?

Naturalmente, mi opinión es que el simple hecho de progresar en el conocimiento humano es ya de por sí un hecho que justifica la rentabilidad práctica de una ciencia. Pero es que además, la Astronomía, y en general las Ciencias del Espacio, son verdaderos motores del desarrollo, ya que la realización práctica de sus investigaciones exigen llevarse a cabo en condiciones de alto progreso tecnológico para adquirir la información en medios de un alto nivel de ruido. Los métodos de filtrado de esta información pueden aplicarse a la resolución de numerosos problemas industriales. Las señales recibidas desde el remoto espacio, o reflejadas en un satélite, son extraordinariamente débiles, y a partir de ellas debe extraerse la información y efectuar su análisis. Los

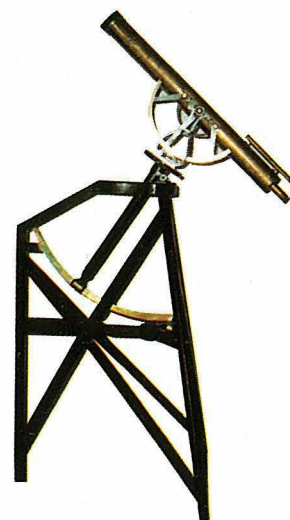


Círculo mural.

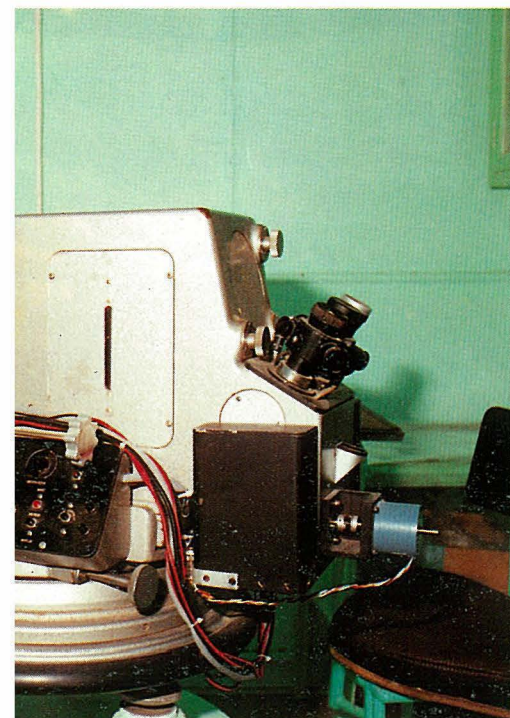
Desde finales del siglo XVIII, el Observatorio, considerado ya entonces por instalaciones y prestigio uno de los principales de la Astronomía europea, permitió a la Armada plantear en 1793 la creación de una Escuela de Estudios Superiores en Matemáticas y Física utilizando, como Profesorado altamente cualificado, al importante plantel científico de sus investigadores permanentes. Desde entonces, y a través de sucesivas reorganizaciones, ha constituido siempre para nosotros un honroso mandato que la Armada haya encontrado en el Observatorio los medios humanos y de ambiente ideales para dar, a Oficiales seleccionados, la formación Físico-Matemática superior que para su mejor servicio ha necesitado a lo largo de dos siglos.

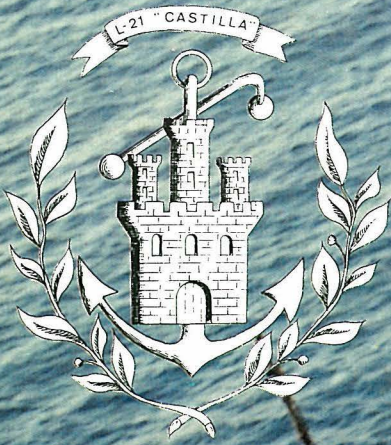
Refiriéndonos concretamente a épocas recientes, el Decreto de reorganización del Observatorio de 1970 reconoce, a su Escuela como Centro de Enseñanza Superior con derecho a otorgar sus títulos válidos en la Armada. Somos, por tanto, un Centro de Formación

A lo largo de las entrevistas que nuestra Revista de Personal pretende realizar a los científicos responsables de los trabajos de estas Secciones irán conociendo nuestros lectores con mayor detalle la razón de ser, los medios disponibles, los programas en curso e inquietudes de cuantos componen este antiguo Centro científico de la Armada en la intención de adecuar sus medios y procedimientos a las necesidades de cada momento, y la mejor aportación a la Ciencia Internacional.



Astrolabio DANJON.





NAVEGANDO A BORDO DEL T/A "CASTILLA"



Próximo a las Navidades, Papá Noel quiso hacernos un regalo y nos permitió embarcar en el T/A "CASTILLA", desde el Campo de Maniobras de la Armada, en la Sierra del Retén, hasta la Base Naval de Rota. El traslado al buque lo realizamos a bordo de un helicóptero de la 3.^a Escuadrilla, lo pilotaba un Capitán de Infantería de Marina y llevaba los mandos con au-

téntica maestría. El tiempo no era agradable y aunque en aquel momento no llovía, la noche había sido bastante fría y lluviosa.

Una vez a bordo, fuimos a saludar al Comandante, el Capitán de Navío don JOSE IGNACIO GONZALEZ-ALLER HIERRO, hombre afable, que nos recibió con su amabilidad habitual; estaba escuchando música clásica

y trabajaba en algún asunto oficial, con él nos trasladamos al puente de mando pues había que prepararse para llevar y dirigirse a Rota.

La mar picada se estrellaba contra el casco y se podía medir su fuerza viendo el movimiento bastante marcado de los pesqueros que faenaban en las proximidades.



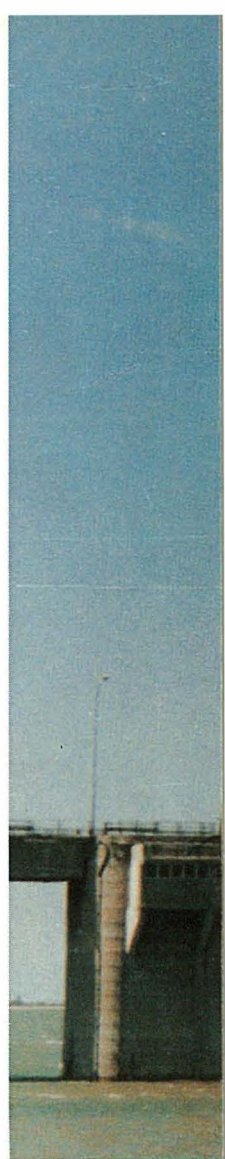
Trasbordador de pesos de 1 Tm. entre el "CASTILLA" y el "ARAGON".

Queríamos aprovechar la navegación para charlar un rato con la dotación. Todos coinciden que es un barco que nació con buen pié y esta buena fortuna ha permanecido inalterable a través del tiempo; hoy en día se respira un agradable ambiente de compañerismo entre todo su personal. Consideran que es un barco que pone "pocas pegas" al Mando, siempre dispuesto a cumplir con entusiasmo cuantas misiones se le puedan encomendar, a pesar de ser ya "un barco maduro" con sus casi 38 años de vida.

EI T/A "CASTILLA" desempeña dos tipos de cometidos específicos, transporte administrativo de personal y material del Ejército de Tierra y, el principal, que es transportar fuerzas de desembarco de la Infantería de Marina en operaciones anfibas.

Ha participado con Marinas de la OTAN en Italia en los ejercicios DRAGON HAMMER, y en los CANAREX 89 transportando a bordo tropas de Infantería de Marina y del Batallón de Operaciones Especiales del IV Tercio "ALEJANDRO FARNESIO" de la

T/A "CASTILLA".





El T/A "CASTILLA" bajo el puente de LEON DE CARRANZA, en la Bahía de Cádiz.

Legión; además de una Bandera de la Brigada Paracaidista.

A principio de año sufrió una serie de obras que han resultado muy beneficiosas para su mayor operatividad. Asimismo realizó unos ejercicios de Adiestramiento Anfíbio Valorado con éxito. Debe tenerse en cuenta que es un buque en el que la maniobra se suele realizar de noche, que se maneja mucho material pesado y se desembarcan hombres, lo que exige una gran pericia y constante vigilia; siendo preciso contar con un grado de adiestramiento elevado, tanto en el personal profesional como en el de la Marinería.

Sobre el DRAGON HAMMER, nos cuentan que participaron formando parte de un convoy que se dirigía de Cartagena a Cerdeña y estaba formado por el T/A "CASTILLA", cuyo Comandante actuó de Comodoro de la Fuerza, además de un petrolero auxiliar de la Royal Navy y un buque mercante de la USN, siendo escoltados por fragatas de la OTAN, alemanas, italianas, españolas, norteamericanas y turcas.

Nos encontramos en la Cámara de Oficiales charlando con algunos de ellos,

cuando se incorporaron a la misma dos Aspirantes de Primero lo que no dejaba de ser chocante. Nos explicaron que son Oficiales que se encuentran haciendo el Servicio Militar como Oficiales de Complemento y que, a finales del mes de diciembre, serán Alféreces de Fragata. En estos momentos son alumnos y desempeñan funciones de Oficial adjunto.

Entre los contertulios están las dos Tenientes Médicos destinadas en el barco; nos cuentan cómo al principio los marineros las miraban un poco desconcertados y procuraban consultar con el Teniente Médico; pero luego se han acostumbrado y acuden a la enfermería con toda naturalidad. Una de las Tenientes se reía al recordar los apuros de uno de sus enfermos, que tenía unas rozaduras en las ingles. Intentaba solucionar su problema con el enfermero al que le hacía partícipe de su confidencia en voz baja y éste le aconsejaba que consultara a la doctora. Ella, que se había percatado de todo, a pesar del leve murmullo que dejaba escapar el paciente, quiso romper el hielo de una vez y exclamó alegremente: ¡Anda, bájate los pantalones! A partir de entonces las curas se llevaron con toda normalidad.

Recuerdan también la sensación que causó en el barco cuando una de ellas se llevó a la Cámara su "labor"; estaba haciendo un bordado con punto de cruz, y veía la cara de asombro de todo los Oficiales, cuando creían ver a uno de sus compañeros cosiendo la mar de hacendoso; poco después cuando se daban cuenta de que se trataba de una de las Tenientes Médicos el asombro se tornaba en sarcástica sonrisa... (¡mujeres, al fin y al cabo...!)

Otro de los éxitos conseguido por las doctoras es en la asistencia a las conferencias de higiene, a las que acude la dotación de forma masiva; la verdad es que la amenizan con graciosos dibujos explicativos, lo que las hace mucho más asequibles para el auditorio. Tuvo una gran acogida una de ellas sobre el cólera: sus peligros y formas de contagio.

En Ceuta les ocurrió también una anécdota curiosa. Las dos doctoras fueron a una "tienda de indios" a comprar, y dispuestas a regatear, dijeron que estaban destinadas en el T/A "CASTILLA" y que podían hacer propaganda entre sus compañeros; los vendedores las miraban con desconfianza, pero pronto se convencieron, cuando unos mari-



El T/A "CASTILLA" dando combustible a la Corbeta "INFANTA HELENA", visto a través del periscopio del Submarino "MARSOPA".

neros las saludaron con la frase de rigor: "A sus órdenes, mi Teniente". Nos cuentan también otro episodio, éste en el Casino Militar, llegaron cuatro Oficiales, una de ellas Teniente Médico, el portero decía que podía pasar porque iba con unos Oficiales, hubo que demostrarle que ella tenía el mismo derecho que sus compañeros.

Por último nos cuentan que de repente se enteraron que la Marinería realizaba encuestas para ver cuál de las dos era más atractiva; esto hizo que al pasar delante de los marineros se sintieran un poco violentas por creerse "analizadas" como objeto del escrutinio. En esos momentos no les resultaba cómodo sentirse mujeres, más que Oficiales del barco. Por suerte salieron empataadas.

SERVICIO DE APROVISIONAMIENTO

El Cuerpo de Intendencia desempeña siempre un papel importante a bordo de los buques, y en el caso concreto de un transporte de ataque, como el "CASTILLA", mayor si cabe, pues debe atender además de a su dotación, a un elevado número de Infantes de Marina que, durante horas o días, han de vivir a bordo antes de iniciar el

desembarco o después de terminado un reembarque.

Sobre todo ello charlamos con el Capitán de Intendencia responsable del Servicio de Aprovisionamiento y con el Teniente que le auxilia en este sentido. Cuenta el barco con un buen servicio de lavandería moderno y práctico y sólo en las navegaciones largas se presentan problemas por restricción de agua.

Un elemento importante a bordo es la panadería, pues tiene que atender las necesidades del barco en un elemento de primera necesidad como es el pan, cuando se navega. El trabajo lo realizan marineros de reemplazo, a los que enseña y guía el Contramaestre de víveres, que en su niñez se crió en una panadería. Resulta estimulante ver cómo el resto de sus compañeros, despenseros, cocineros, etc., les echan una mano cuando la presencia de personal de la Fuerza de Desembarco exige una labor extra.

Un tema del que se sienten orgullosos los dos Oficiales de Intendencia es el haber sido capaces de proporcionar cena y desayuno a los Infantes de Marina que se quedaron en la playa ante la imposibilidad de realizar el reembarque, dadas las malas condiciones climatológicas. Entre el T/A "ARAGON" y el propio T/A "CASTILLA", suministraron lo necesario, utilizando para

ello el servicio inestimable de los helicópteros de la Tercera Escuadrilla destacados a bordo.

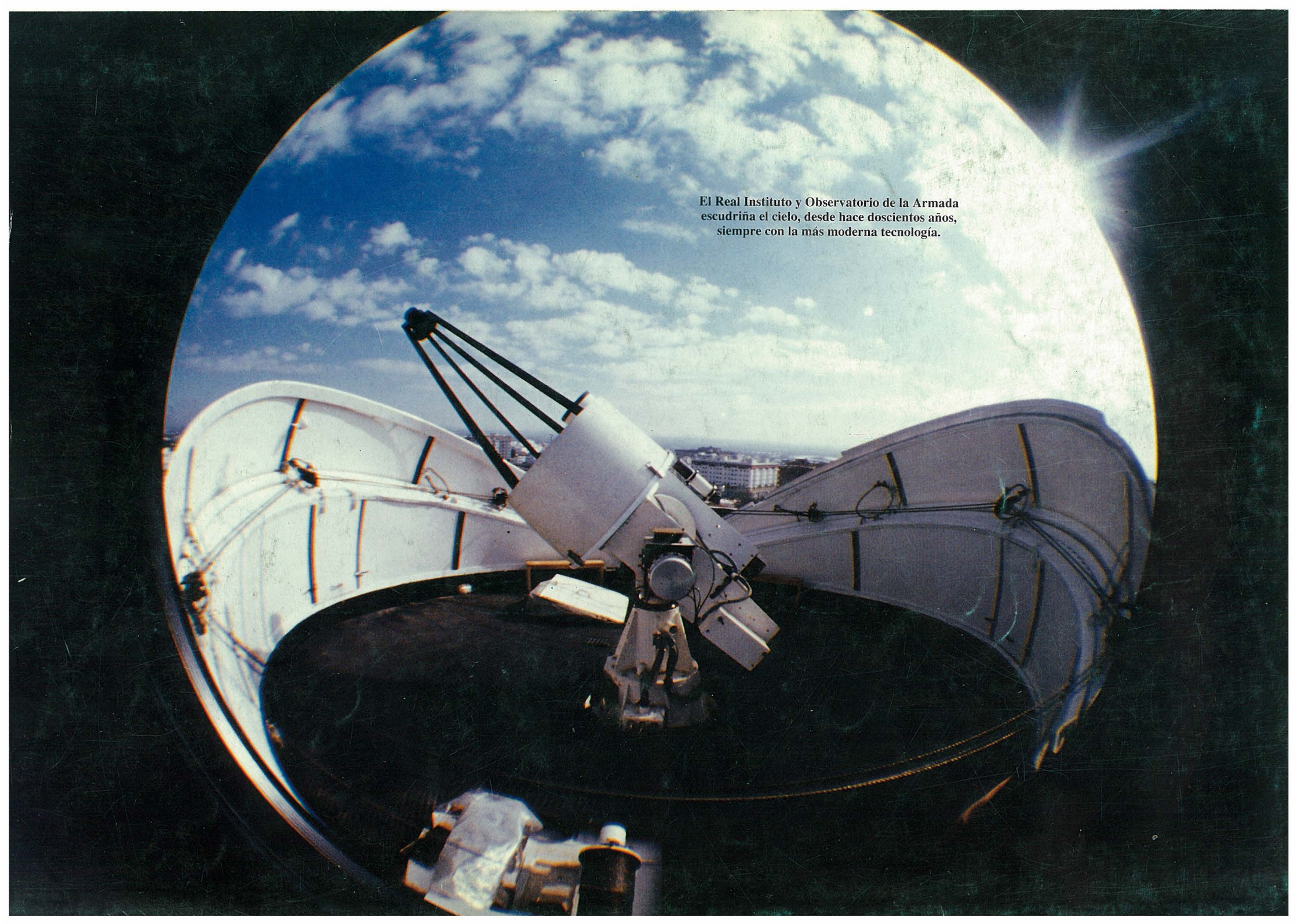
A MODO DE CIERRE

Queremos terminar este artículo con las palabras que nos dijo un Oficial ajeno a la dotación del barco, pero que embarca con frecuencia en él para cumplir su misión: En este barco se disfruta de una gran alegría; además funciona sin una sola voz, "parecen hormiguitas; todos saben lo que tienen que hacer".





Aprovisionamiento en la mar entre Fragatas serie BALEARES.



El Real Instituto y Observatorio de la Armada
escudriña el cielo, desde hace doscientos años,
siempre con la más moderna tecnología.