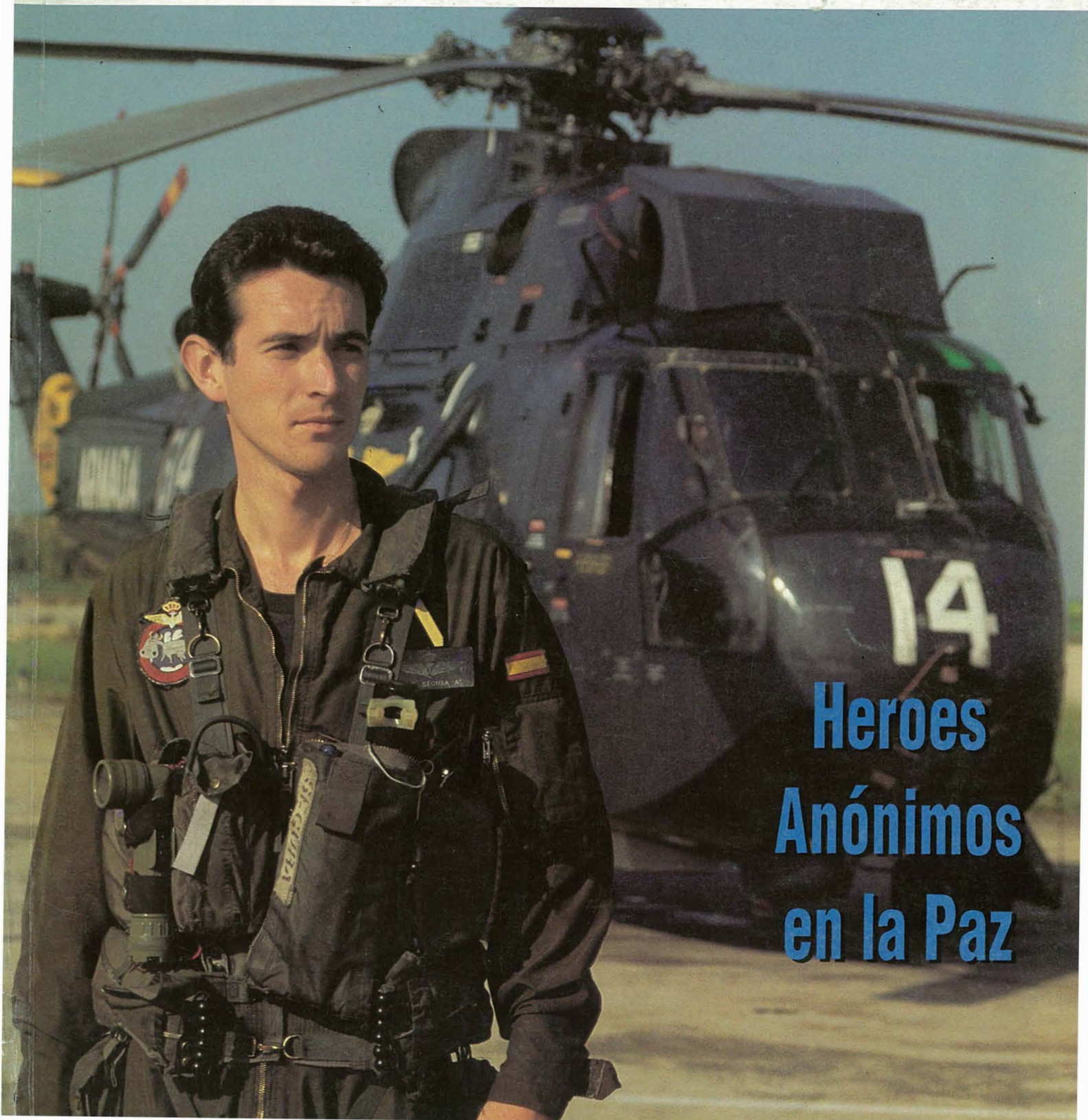


NUMERO 58  
ABRIL 1992



CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA  
DEPARTAMENTO DE PERSONAL

# B LETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL

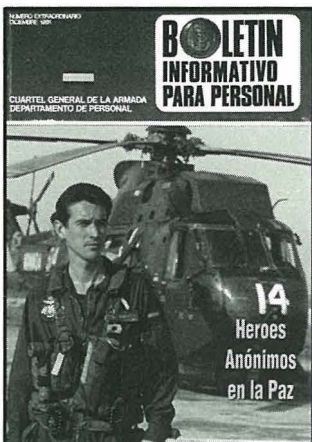


**Heroes  
Anónimos  
en la Paz**



# BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL

NUMERO 58 - ABRIL 1992



**PORTADA:**  
HEROES ANONIMOS EN LA PAZ

## IMPORTANTE:

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

## DIRECCION Y ADMINISTRACION

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

NIPO:098-91-023-4  
Deposito Legal: M-43412-1991  
Impreso en Grefol, S.A. Pol.II-La Fuensanta  
Móstoles (Madrid)

## SUMARIO

1 La Flota presente en el mundo

8 Heroes Anónimos en la paz.



12 Ejercicio SINKEX.

16 Despedida del Mendez Nuñez.

18 El CAE.

20 Instituto Hidrográfico.

24 La Fragata Asturias en aguas de Andalucía,

28 Hay que predicar con el ejemplo.

32 La asociación Mutua Benéfica de la Armada, AMBAR.

35 Anuncio.



36 Ofiper informa.

40 Los veteranos de Canarias.

41 La cetrería.

44 La escuela de Aplicación.

48 Sección de avionica de la flotilla de aeronaves.



Jorge Melta

50 Ataque submarino.

56 Entrevista: Almirante de la Jurisdicción Central.

60 ETEA.

62 Condena al terrorismo.

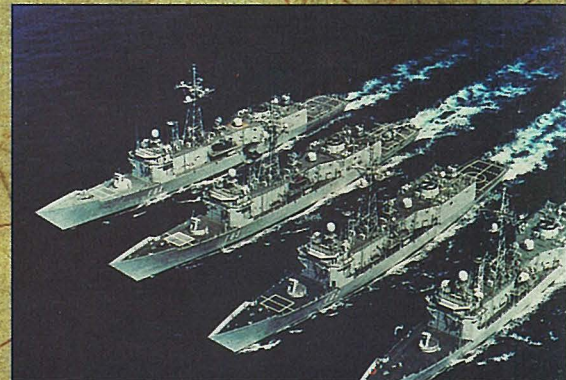
64 Galería de fotografías: Antonio del Amo.

EDU Fernandez



# La flota, presente en el mundo

**NACE** este artículo de una forma singular, pues nos encontrábamos en la Base Naval de Rota al objeto de recoger información para un artículo concreto sobre una de las fragatas de la 41.ª Escuadrilla, cuando detectamos un hecho relativamente singular, las cuatro unidades que componen esta Escuadrilla se encontraban atracadas en puerto. Iniciamos así una peregrinación de lo más substanciosa, pues cada Comandante nos contó una actividad del buque, igualmente interesante, esto al menos nos pareció a nosotros y aquí está el fruto de ese trabajo.







## La fragata «Santa María», en aguas del norte

**L**UCE con orgullo en su amura el numeral «F-81»; es la hermana mayor de la Escuadrilla y a ella le cupo el honor de ser la primera que participó en la crisis del Golfo. Su Comandante, el C.F. don José Daniel Romero Iglesias, nos comenta, cómo este hecho marcó una huella profunda en la dotación, se había realizado una labor muy real, fuera del marco de los ejercicios. El tomó el mando, cuando el barco ya había regresado a España y se encontraba un poco ralentizado, tras el esfuerzo desarrollado. A lo largo del primer trimestre de 1991 el barco volvió a la normalidad.

Pronto se participa ya en maniobras importantes, como la OCEAN SAFARI, que significa volver a la rutina. Luego se cumple una misión poco corriente, la colaboración con el portaviones FORRESTAL, en el Mediterráneo Oriental, al que se añade una visita a Tierra Santa desde el puerto de HAIFA, que incluye Jerusalén.

Luego se entrega la Bandera de Combate por la villa de Palos de Moguer al barco, ceremonia profundamente emotiva, al tratarse de una población pequeña y contar esos días con la presencia de S.A.R. el Príncipe

de Asturias, que había acudido a recibir a las tres Carabelas de Colón antes de que éstas emprendieran el camino de América, quinientos años después de sus predecesores.

De allí se pasa a otros mares, mucho más duros, pues el Atlántico Norte les recibe con toda su fuerza y belleza desatados; la «Santa María» se integra en la Agrupación NAVAFORLANT, es una fuerza internacional de la OTAN, el 18 de octubre e inicia un periodo operativo muy particular, en la agrupación se usa como idioma común el inglés, pero en ella hay una gran diversidad de lenguas y diferentes formas de entender las operaciones. Se impone la flexibilidad como fórmula de compromiso. La experiencia indica que todo barco que se incorpora a la agrupación, necesita un mes para acoplarse; la «Santa María», lo cumplió en 15 días. Contó para ello con un tiempo relativamente favorable en el concepto de la meteorología, si se exceptúa en DEN HELDER, Holanda, que hubo un tiempo duro.

Luego la navegación hacia Hamburgo fue de una operatividad interna, sin grandes novedades, por otra parte, destacando la poca visibilidad como norma común. Las plataformas petrolíferas y el gasoducto submarino complicaba la navegación y este último la guerra antisubmarina, pues daban ecos falsos.

Tras unos días de descanso en Hamburgo, ciudad llena de pujanza y muy agradable para la dotación, se

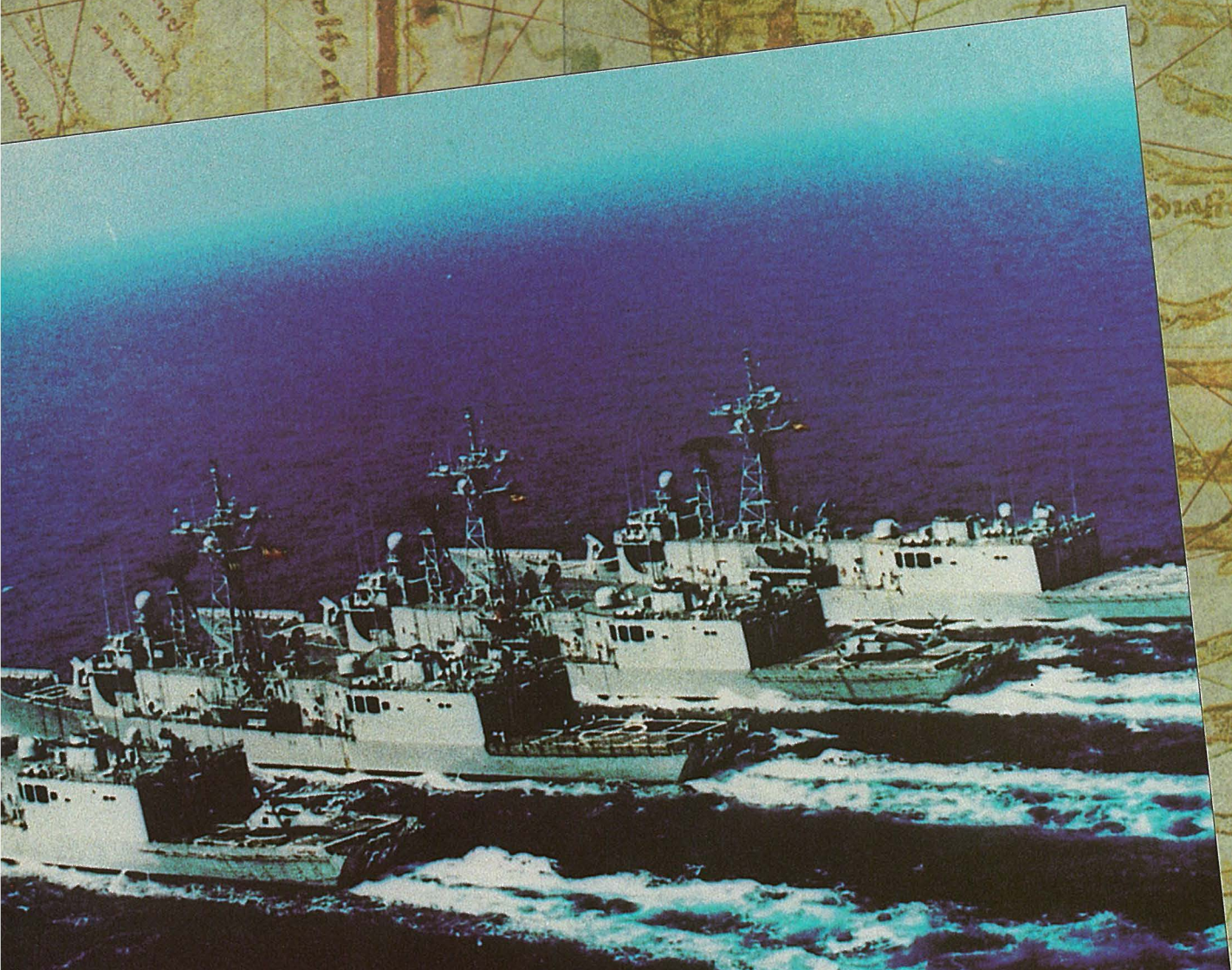




inicia la parte más agradable de su ejercicio, y en ella la mar juega un papel más importante ya que el tiempo es infernal, con el peligro añadido de las «olas sorpresas», pues se presentan de forma inesperada y pueden producir desperfectos en la infraestructura del barco. Nos cuenta el Comandante que allí «había temas que se contarán a los nietos», en palabras de un General del Ejército del Aire inglés.

Hay que tener en cuenta que hubo una borrasca de 953 milibares, lo que hacía que la marca de la presión estuviera en el límite inferior del papel en que se marca ésta, lo que exigió paralizar el ejercicio durante 20 horas. Al volverse a iniciar se entró en una fase trepidante, con una actividad antisubmarina continua. La verdad es que se descansaba un poco durante los tránsitos a las diferentes zonas de ejercicio y en éstos el barco ba-

tió su récord de velocidad, navegando a más de 32 nudos, corriendo un temporal; y un récord de «tortuga» navegando a menos de un nudo cuando la máquina trabajaba para hacerlo a diez nudos. Fue una experiencia muy interesante y en la que no hubo que lamentar ningún accidente pues todos estaban mentalizados con el riesgo que se corría y se cumplían a tope las medidas de seguridad.



Barcos de la 41ª Escuadrilla navegando en línea de frente.

El Comandante desea destacar el gran espíritu de compañerismo reinante entre las dotaciones de todos los buques participantes. Se llegan a establecer auténticos lazos de amistad y camaradería, que en algunos casos son muy significativos, por ejemplo la dotación del barco portugués era magnífica. Entre los temas curiosos destaca por ejemplo, que la dotación del barco canadiense tenía un 25 % de mujeres. El número de reuniones profesionales y sociales es muy elevado y «todos aprenden de

todos». En definitiva cuando se da la pasada de despedida al resto de los barcos al abandonar la agrupación, «se deja un poco de vida», pues se ha compartido una experiencia importante. Es esto un sentimiento que se da a todos los niveles de la dotación.

Las maniobras terminaron con unos días de descanso en Londres, en donde a lo largo de una semana se recorrieron sus museos y monumentos y pudieron comprar en sus principales tiendas.

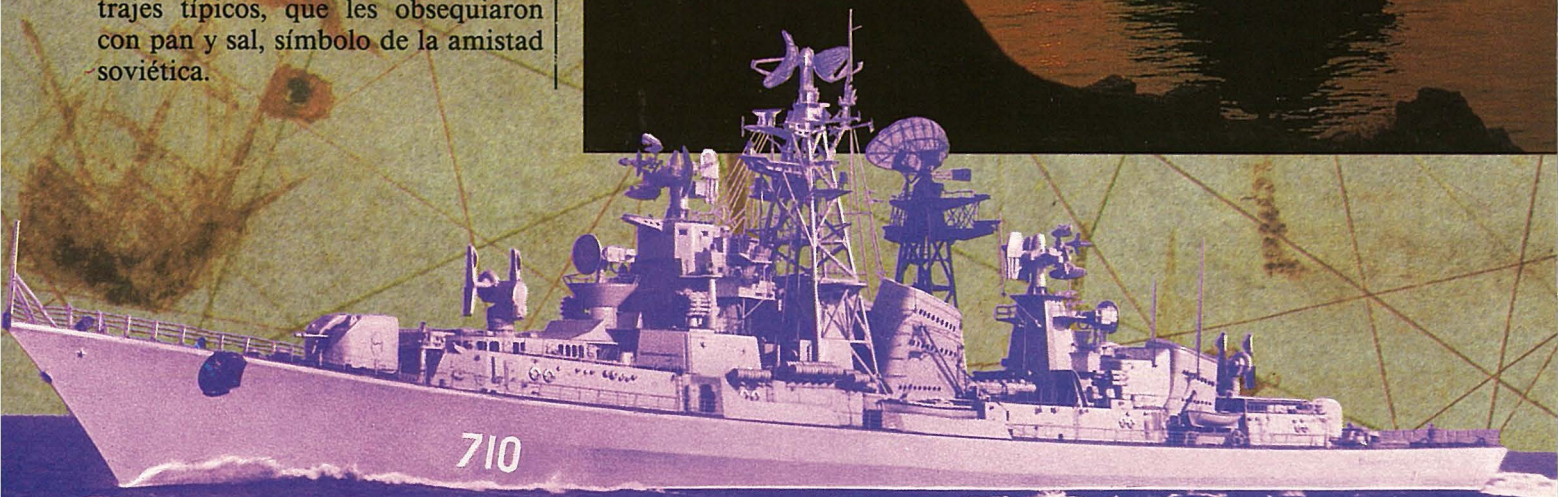
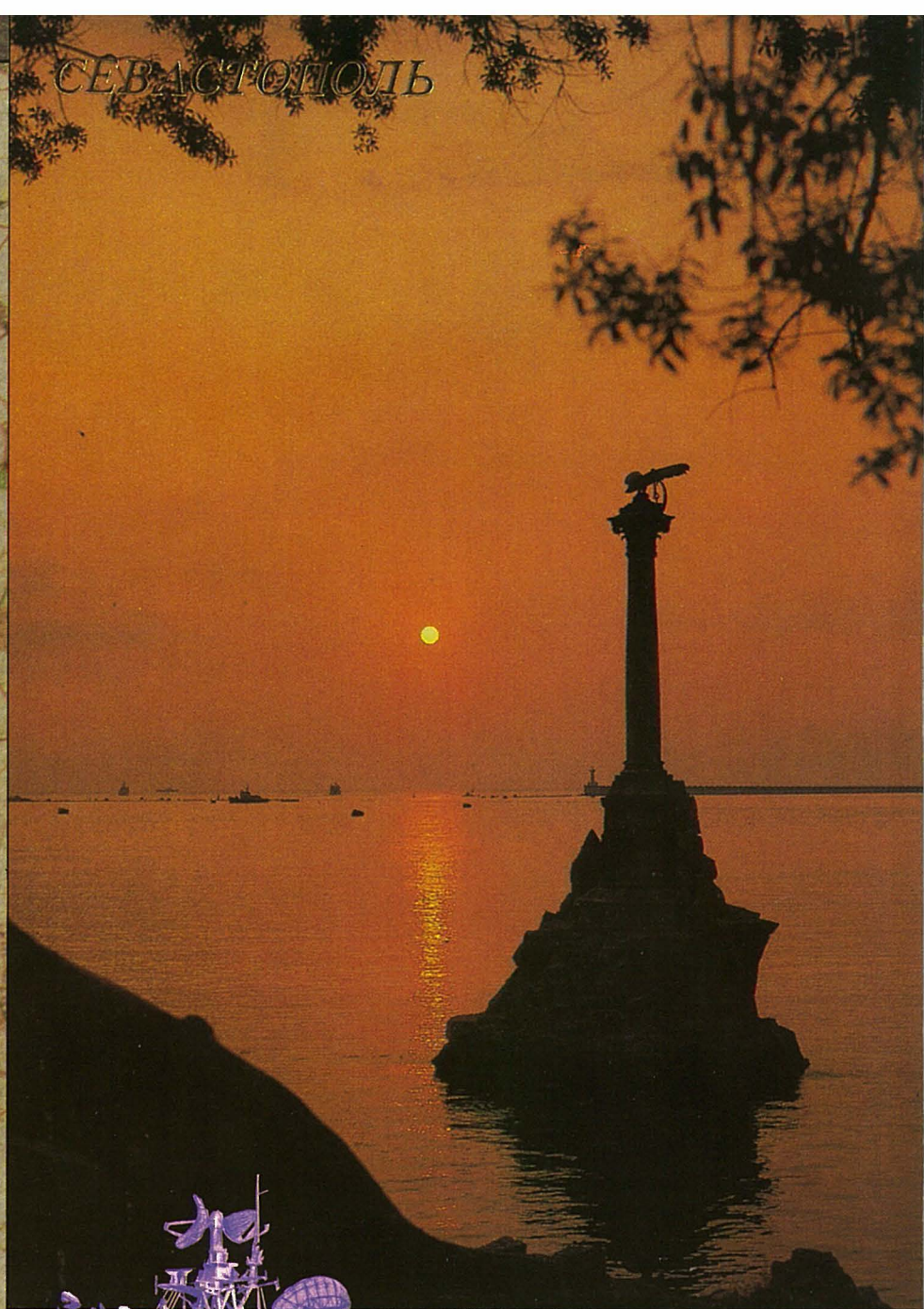


## Visita de un buque español a Sebastopol

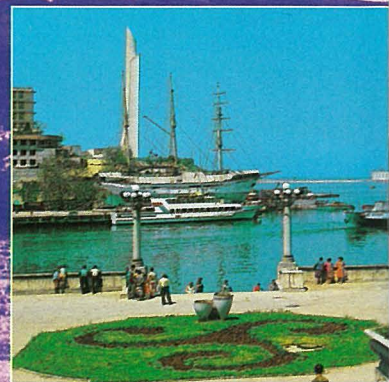
**L**E ha correspondido a la fragata «Victoria» ser el primer barco español que visitó un puerto de la Unión Soviética, desde la Primera Guerra Mundial. Los recuerdos que trae de este viaje la dotación del barco no pueden ser más positivos; todos se desvivieron con ellos. Sobre estos temas charlamos con el Capitán de Fragata don José Manuel Marco Franco, Comandante del buque.

Cuando se enteraron que iban a realizar esta comisión, la dotación recibió la noticia con alegría, pues todos deseaban conocer «in situ» la Unión Soviética; luego comprobaron que había motivos para ello, pues se les trató con gran cariño y la gente se desvió por ellos.

Antes de entrar en el puerto embarcaron en la fragata el Coronel del Ejército Sánchez, Agregado de Defensa en Moscú, el Comandante del Buque anfitrión, C.F. ILYIN y tres Oficiales de enlace. En el muelle esperaba una comisión de Jefes y Oficiales así como la banda de música de la Flota del Mar Negro acompañados por dos señoritas, ataviadas con trajes típicos, que les obsequiaron con pan y sal, símbolo de la amistad soviética.



*"Entre los actos castrenses destaca la ofrenda de una corona de flores en el obelisco de los defensores de la ciudad. A ella asistió el embajador de España y participó una sección de honores de barco."*







"Sebastopol sirve de base a la Flota del Mar Negro, pasear por ella es muy agradable pues cuenta con grandes avenidas y parques."

## La fragata «Reina Sofía»

Su comandante, el C. F. Manuel M. Abal López-Valeiras, opina que aun siendo la más moderna de su escuadrilla ha desarrollado una actividad tan intensa como sus hermanas. Participó en la Guerra del Golfo, y tuvo una participación brillante y decisiva en el auxilio prestado a un mercante incendiado; pero hoy la traemos aquí por su participación en el hundimiento del destructor «Churruca» en aguas de Canarias.

Salió de Rota el día 3 de diciembre integrado en el grupo A de la Flota, y su Comandante el C.F.D. Manuel López-Valeiras nos cuenta que una novedad importante fue la presencia del Almirante de la Flota que izó su insignia en el «Príncipe de Asturias». La navegación hacia las Islas Afortunadas se caracterizó por un tiempo muy duro con las olas de 12 m. y vientos alrededor de 100 Km/h.; aunque el barco lo aguantó bien pues es muy marinero.

Le correspondió a la fragata «Reina Sofía» lanzar el primer misil HARPOON sobre el «Churruca» y lo hizo a una distancia próxima a los 30 Km. Siguió el misil por el radar durante un tiempo «que se le hizo eterno» aunque se veía que iba derecho al blanco. Dieron al blanco en la superestructura, más bien hacia popa y piensa el Comandante que, en condiciones normales se hubiera producido su hundimiento, o, por lo menos se le hubiera dejado fuera de combate, pues el impacto había incidido sobre partes vitales.

En este ejercicio se recogió el fruto de una gran dedicación y trabajo intenso de toda una dotación, pues «siempre se ha hecho lo que había que hacer».



Entre los actos castrenses destaca la ofrenda de una corona de flores en el obelisco de los defensores de la ciudad. A ella asistió el Embajador de España y participó una sección de honores del barco.

Sebastopol es una ciudad que cuenta con 450.000 habitantes y que, después de la Segunda Guerra Mundial, hubo de reconstruirse en un 98 %. Tiene casi tres mil monumentos, casi todos ellos dedicados a los héroes de la Guerra de Crimea y de la Segunda Guerra Mundial. Las calles presentan un aspecto limpio y cuidado y cuentan con bonitas alamedas. La ciudad dispone de discotecas al aire libre y, en ellas, se divirtió la Marinería.

Sebastopol sirve de base a la Flota del Mar Negro, pasear por ella es muy agradable pues cuenta con enormes avenidas y parques. Destacando, entre las visitas culturales, el Panorama y el Diorama donde, mediante una composición artística entre un enorme cuadro y elementos reales, se describen la defensa de la ciudad ante las tropas francesas en la Guerra de Crimea en el primero, y durante la Segunda Guerra Mundial en el Diorama. También tuvieron ocasión de visitar la ciudad griega de Yersones, y asistir en la misma a la representación de «Tristán e Isolda».

La gente fue muy amable y amistosa, con grandes deseos de entablar relaciones con la dotación, siempre había mucha gente alrededor del barco, con deseos de intercambiar recuerdos y destacan la belleza de las mujeres.

¡El humor no está reñido con el servicio!... Listos para despegar desde la cubierta en una fragata tipo "Santa María".







## Entrevista al Comandante de la fragata «Numancia»

**E**N su día tuvimos ocasión de charlar con la dotación de la fragata «Numancia», en ausencia de su Comandante el Capitán de Fragata don Antonio González-Aller Suevos; teníamos como una especie de deuda con él, que deseábamos amortizar. Persona amena y de fácil conversación, pronto entablamos una charla distendida. Nos cuenta en primer lugar, quizá por ser el hecho más relevante que le ha sucedido durante su mando, la visita realizada al barco por S.A.R. don Juan de Borbón, Conde de Barcelona y Almirante de la Armada. Tenía don Juan deseo de conocer una de las fragatas más modernas de nuestra Flota y dedicó un tiempo a recorrer el barco,

luego ya en la cámara quiso escuchar de boca del Comandante las actividades desarrolladas durante su estancia en el Golfo. En este momento el C.F. González-Aller recuerda cómo la charla transcurría de forma distendida y agradable, y era fácil entenderse, como es normal entre marinos. Le contaba a S.A.R. el entusiasmo con que la dotación del barco acogió la noticia de su incorporación al Golfo, la entrada en el mismo, los pozos de petróleo ardiendo en la lejanía, la mar con grandes manchas de carburante.

Piensa que nuestros barcos eran de los más modernos que había en la Zona, y esto era importante, nos comenta el Comandante que nunca pudo pensar que España estuviera presente con buques mejores que otras marinas de gran prestigio. Destaca el espíritu de colaboración de su barco, «querían estar presentes en todo» lo que es normal dado el carácter generoso de los españoles y se valoraba de forma muy sincera nuestra







*Naúfragos del buque "MERKI ORANA"*



participación, en este sentido cabe destacar las palabras del General norteamericano Norman Swarzkopf, Comandante General de las Fuerzas Multinacionales en la pasada campaña de Kuwait, que se refirió expresamente en público a la Fuerza naval española, a la que destacó por su labor como modelo en el cumplimiento de su misión. Es de destacar que ésta fue la única referencia que hizo con nombre propio.

También contaba el Comandante de la «Numancia» lo a gusto que se sentía viendo a la Marinería disfrutar en puerto, del mejor nivel de vida que éste ofrecía, con un comportamiento ejemplar. Así como la visita de un Oficial de los Marines norteamericanos que obsequió a la dotación de la fragata con una gran tarta y uniformes mimetizados.

Entre los auxilios prestados destaca el salvamento del «Merki Orana», un buque que se incendió en el Golfo y al que consiguieron salvar. Se encontraba a 30 millas del barco siniestrado cuando recibieron el SOS, se destacó el helicóptero por si era necesario realizar algún salvamento urgente y conocer la situación real. La fragata «Brillant» inglesa llegó poco antes e inició el salvamento pero, ante la necesidad de mantenerse aprobada al buque siniestrado, solicitó la colaboración de la fragata «Nu-

mancia»; colocándose ésta a la banda contraria. Gracias a la movilidad que le daban sus unidades de Propulsión Auxiliar pudo aproarse y mantenerse así durante cinco horas, con lo que consiguió apagar el incendio.

El C.F. González-Aller, desea agradecer también las muchas ayudas recibidas, al principio cuando hubo que alistar el barco, de sus compañeros del Arsenal de Ferrol y de la Empresa Nacional Bazán y, ya en la mar, el hecho de sentirse permanentemente seguido y apoyado por el Estado Mayor de la Armada y por la Flota. Destaca asimismo, la alegría y emoción con que se escuchaba cada día a las madres, novias, padres y demás miembros de la familia, a través de «Onda Pesquera»; «muchos se reían por no llorar». Tiene también palabras de especial cariño para el C.F. Guillermo Carrero González, Agregado Naval en los Emiratos Árabes, persona afable y plenamente entregada a su trabajo, «daba gusto entrar en contacto con él» nos comenta...

Hasta aquí lo que charlamos con los comandantes de los buques de la 41ª Escuadrilla, tanto a ellos, como a sus dotaciones, les ha tocado vivir una experiencia llena de alicientes; desde estas páginas hemos procurado que las compartieran con nuestros amables lectores ¡Ojalá lo hayamos conseguido! ■



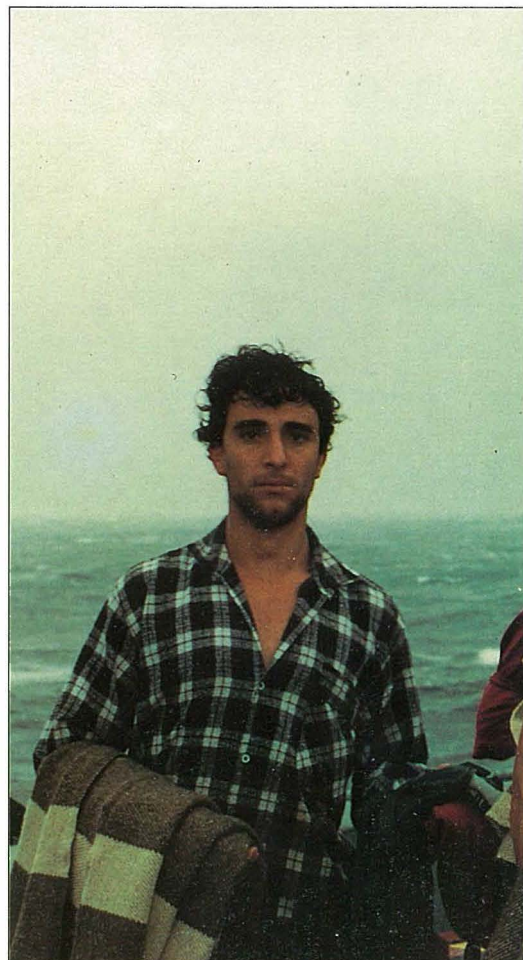


## Héroes anónimos en la paz

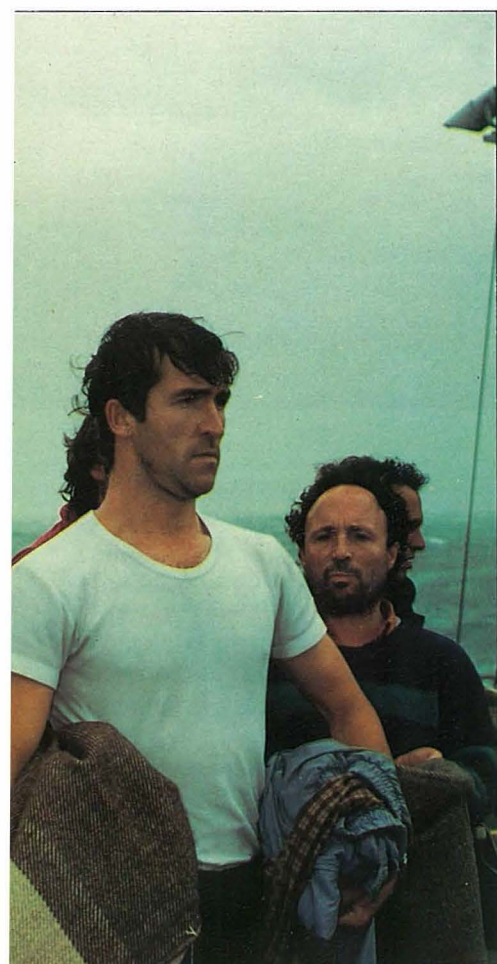
**Recogemos hoy en nuestras páginas, el salvamento efectuado por helicópteros de la 5.<sup>a</sup> Escuadrilla a bordo del P/A «Príncipe de Asturias», en aguas de Canarias. Tratamos con ello de rendir un merecido homenaje a todos los miembros de la Armada, del resto de nuestras Fuerzas Armadas y de las diferentes instituciones que, de forma desinteresada y teniendo como único fin salvar la vida a sus semejantes, arriesgan la suya desde el silencio y la consideración de que no han hecho otra cosa que cumplir con su deber.**

**E**STE salvamento se culminó con el éxito, los once tripulantes del pesquero «Punta Ribeira» pudieron ser salvados; esto, sin duda alguna resulta gratificante para aquellos que, con riesgos de sus vidas, han participado en el rescate. Pero sería injusto que olvidáramos tantos otros casos en que, en medio de tempestades, inundaciones y naufragios, esos héroes anónimos bus-

can, durante horas o días, inútilmente, a personas desaparecidas superando los riesgos y el cansancio, anteponiendo la mínima esperanza frente a lo razonablemente aconsejable; porque no se contentan con intentarlo, sino que arriesgan todo por conseguir lo imposible, ya que sólo así pueden aceptar que el resultado no estaba en sus manos.







El día 6 de noviembre de 1991, a las 8 de la mañana, se recibió en el «Príncipe de Asturias» una llamada de socorro de la Z.<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> del Estrecho en que se comunicaba que el pesquero «Punta Ribeira» se encontraba localizado a unas 100 millas del portaaviones y en situación desesperada, con una vía de agua y olas de alrededor de 10 metros de altura. La tripulación se había visto obligada a abandonar el barco en dos lanchas neumáticas.

Aunque las condiciones de tiempo reinantes eran muy duras, al estar en juego once vidas humanas, se iniciaron de forma inmediata los preparativos para proceder al salvamento. En primer lugar se realizó un estudio detallado de la zona en que debía realizarse; después se determinó la zona de rastreo para localizar a los naufragos de acuerdo con la última situación recibida del barco, viento, oleaje, etc. Se acordó enviar dos helicópteros S H-3 D con capacidad para recoger los naufragos y trasladarlos a bordo. Las condiciones meteorológicas obligaron a los helicópteros a despegar hacia la popa del portaaviones,

en sentido contrario al que normalmente lo realizan. Sus tripulantes, los T. de N. Sánchez Rodríguez, Goyanes y Castañeda, nos cuentan que la incorporación a los helicópteros de un radar de gran alcance y precisión les permitió localizar al pesquero en relativamente poco tiempo, ya que éste había indicado su situación con gran precisión. Creen que fue un salvamento «de película», en cuanto a exactitud y suerte, pues las balsas había roto las amarras, que las mantenían unidas al barco, y se encontraban a la deriva, y sin embargo las localizaron pronto. «Vino a verles la Virgen del Carmen», opina el T. N. Goyanes, pues se dieron una serie de circunstancias favorables: la veterania de las dotaciones de las aeronaves, que les permitió despegar en condiciones muy difíciles; la buena situación dada por el patrón del barco siniestrado, que permitió la pronta localización del mismo; el valor del Cabo 1.<sup>a</sup> Segura, que no dudó en saltar del helicóptero a una mar embravecida y facilitó el salvamento de los seis marineros, dos de los cuales no sabían nadar.



Resulta curioso contrastar la opinión del Cabo 1.<sup>a</sup> Segura, desde el agua y de los pilotos en el helicóptero. El primero se quejaba de que la aeronave no estaba nunca quieta en su vuelo estacionario, mientras los segundos, encontraban dificultades para seguir el ir y el venir de la balsa y del Cabo, impulsados por las olas.

La verdad es que los Oficiales hablaban maravillas de este joven Cabo Primero, que no dudó en lanzarse en ayuda de unos hombres que, en ese momento, le necesitaban. El rescate efectuado por el Cabo Segura, se realizó no carente de dificultades, ya que en un momento determinado, las fuertes condiciones de la mar, hicieron que se rompiera el cabo que le unía a la balsa de náufragos y, en segundos, se fue alejando peligrosamente de ella, por lo que el helicóptero tuvo que recogerle y volverle a poner en el lugar donde se había desplazado la embarcación.

En la balsa había seis hombres, dos de los cuales no sabían nadar; fueron éstos los primeros que fueron subidos al helicóptero.

En estos casos es conveniente, aunque pueda parecer un contrasentido, iniciar el salvamento desde el agua, pues es allí donde mejor se les puede manejar, ya que permanecen quietos, flotando gracias a su salvavidas. Luego se procedió a salvar al resto.

Creen los Comandantes de los helicópteros, que se llegó a buen término en esta labor gracias a las muchas horas de vuelo hechas por la Escuadrilla y deseaban resaltar que cualquiera de sus compañeros hubieran realizado la misma labor. Se sentían realmente satisfechos por pertenecer a la Flotilla de Aeronaves de la Armada.

## Nos cuentan ahora sus impresiones personales

Por ejemplo el T. N. Sánchez Rodríguez, nos comenta sus sentimientos al llegar a la zona del naufragio: «Sabía que tenían que estar cerca, pero no podía verles; esto me causaba una gran inquietud, pues en estos casos cada minuto puede significar una vida. Una vez localizados con vida, se siente una honda alegría. En estos momentos ellos son tu responsabilidad y lo tomas como algo tuyo».



El T. N. Castañeda nos dice «que deseaba estar junto a los pescadores y trasladarles optimismo y tranquilidad»; analiza la situación de esos hombres durante la tensa espera que debió mediar entre la petición de auxilio y la llegada de los helicópteros. Cuando les recogimos lo primero que comunicamos a los pescadores es que ya sus familias estaban informadas de su situación a través de la radio pesquera de Santa Eugenia de Ribeira. Todos sabemos que es este un dato muy importante y que sirve para sosegarles en estos trágicos momentos; recabamos ahora la opinión del Cabo 1.<sup>o</sup> Segura, él pensaba que tendría que saltar al agua y quería vestirse el traje de buceo, cosa que no le permitió el piloto, pues, al no transpirar, produce deshidratación y resulta muy incómodo. Cuando se descubrió el barco semihundido, se alistó, pensaba que no habría problemas en bajar, aunque, en un alarde de confianza, nos confesó que, en realidad «no las tenía todas consigo», pero estaba claro que era indispensable su intervención. Con ese convencimiento saltó y subió a la balsa; allí se encontró con que dos de los náufragos no sabían nadar, lo que dificultaba un poco las cosas. El trabajo fue muy duro, pues era preciso realizar el salvamento uno a uno y salvar la distancia hasta la balsa no era tema sencillo, dadas las condiciones de la mar. Desde el agua, el helicóptero parecía desplazarse constantemente, de un lado a otro, y subir o bajar más de 10 metros de altura.

Lo que recuerda con más claridad, era la sonrisa de oreja a oreja de los marineros cuando lo vieron; hubo un momento delicado, cuando los que sabían nadar, se pusieron de pie en la balsa de puro contentos, pues podían volcarla y provocar un nuevo accidente; consiguió sentar a todos y tranquilizarles, y después logró impartir las instrucciones pertinentes para proceder al salvamento.



Mientras tanto, el segundo helicóptero inició la búsqueda de los otros náufragos, con poca visibilidad y grandes olas, localizada una balsa se pudo encontrar la otra. Tuvieron la suerte de poder trincarla e iniciar el salvamento de la gente. Como la primera, esta balsa también estaba pinchada.

El regreso pudo realizarse sin novedad y tomar nuevamente de forma no habitual en la cubierta del «Príncipe de Asturias»; allí se encontraba gran parte de la dotación esperando.

Recogemos, ahora, parte de las declaraciones de los pescadores a un





Uno de los pescadores que no sabía nadar, al tocar la cubierta del «Príncipe de Asturias» la besó. Pienso que no hubiesen podido aguantar mucho más pues la balsa se llenó de agua en dos ocasiones.

Todos piensan asistir a una misa de acción de gracias, en cuanto lleguen a Santa Eugenia de Ribeira.

### **C.C. Martín-Oar, jefe de operaciones del P/A «Príncipe de Asturias»**

Dejamos para el final nuestra charla con el Jefe de Operaciones del «Príncipe de Asturias», persona de conversación amena y trato amable, nos cuenta cómo se vivió desde el barco el salvamento.

Era por la mañana temprano, alrededor de las 8, cuando se recibió un mensaje del Almirante de la Zona Marítima del Estrecho, en que informaba de la situación crítica de un pesquero, a unas 100 millas del portaaviones. «Desde el primer momento se procuró trabajar dentro de una gran profesionalidad, dejando cada uno en su interior los sentimientos que pudieran restar eficacia». «Se vio que el salvamento era posible, y se determinó la zona de búsqueda de acuerdo con los datos disponibles, así como el rumbo más adecuado para aproximarse a ella». En palabras del C. C. Martín-Oar, «hay que trabajar con responsabilidad profesional, los sentimientos deben ir por dentro, para no interferir en la toma de decisiones, sólo así se puede proceder al salvamento». «En estos críticos momentos —sigue nuestro interlocutor— es cuando se aplican los conocimientos y se aprovechan las horas de adiestramiento, hay que volcarse totalmente para ejecutar la misión. Así se hizo y el resultado obtenido ha sido bueno. Un dato favorable fue el hecho de que el viento soplara por la popa del barco lo que permitió “correr la mar” y acercarnos mucho al lugar del siniestro».

Así pasó y así nos lo relataron los implicados en esta operación de salvamento en la mar, una de tantas de las realizadas por unidades de la Armada que, de manera desinteresada y muchas veces poco conocida, ennoblecen esta profesión. ■

Oficial del portaaviones, que les entrevistó para un programa televisivo interno que se emite todas las noches en el barco durante las navegaciones.

El patrón D. José Francisco Suárez Muiño, «Quico», como le conocen sus compañeros, cuenta que nunca se vió en una situación tan mala como la que acababa de vivir. Durante su permanencia en la mar llegó un momento en que se pusieron nerviosos, porque hacía tan mala mar que estaban convencidos de que el barco no aguantaría: «En tales circunstancias, lo primero que se le viene uno a la cabeza es la familia, por la responsabi-

lidad que implica correr ciertos riesgos. La verdad es que se piensa en todo en cuestión de minutos. También, antes de abandonar el barco cuando ya se vio la necesidad de hacerlo, organicé toda la documentación y la metí en una maleta. Al poco me encontraba con mis hombres sobre una balsa flotando en el mar. La aparición de los helicópteros de la Armada nos devolvió la vida».

Cuenta que el pesquero «Punta Ribeira» se dedica a la pesca de la merluza durante cada marea entre 15 y 20 días. Nunca en quince años había sufrido un temporal semejante.

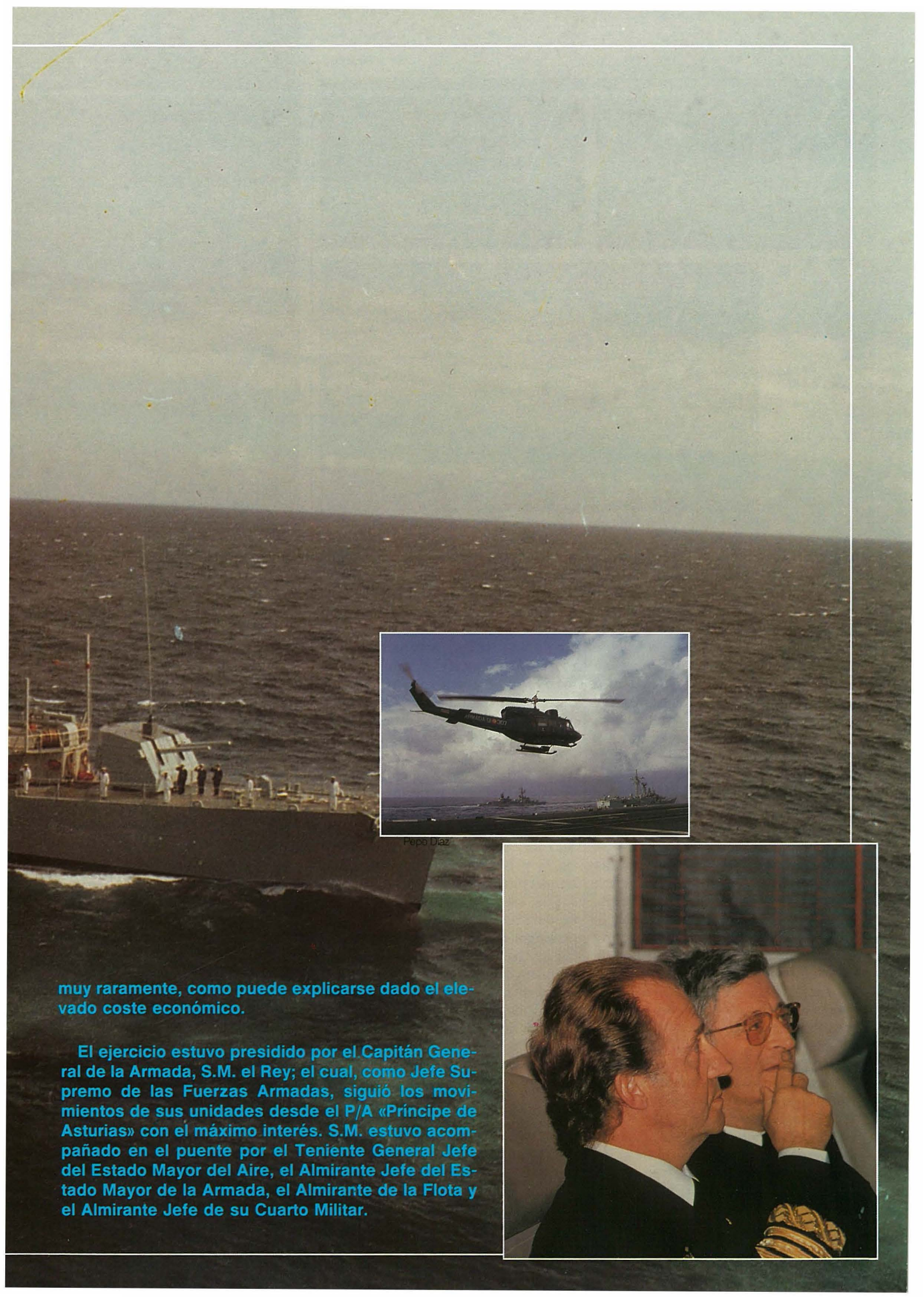


# Ejercicio SINKEX-91



El pasado día 12 de diciembre, tuvo lugar el ejercicio «SINKE-91» en aguas de Canarias. En él participaron fuerzas navales de superficie, submarinas y aéreas; así como del Ejército del Aire. Como se sabe la singularidad de este ejercicio recaía precisamente en el blanco destinado como «enemigo» de nuestras fuerzas; ya que este papel le correspondió al entrañable «Churruca» que, después de una larga vida, culminó su actividad en la Armada con un último y, por supuesto, eficaz servicio, hacer de blanco de entrenamiento a sus queridos compañeros de armas. Fue ésta una oportunidad que se presenta





Pepo Díaz

muy raramente, como puede explicarse dado el elevado coste económico.

El ejercicio estuvo presidido por el Capitán General de la Armada, S.M. el Rey; el cual, como Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas, siguió los movimientos de sus unidades desde el P/A «Príncipe de Asturias» con el máximo interés. S.M. estuvo acompañado en el puente por el Teniente General Jefe del Estado Mayor del Aire, el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, el Almirante de la Flota y el Almirante Jefe de su Cuarto Militar.



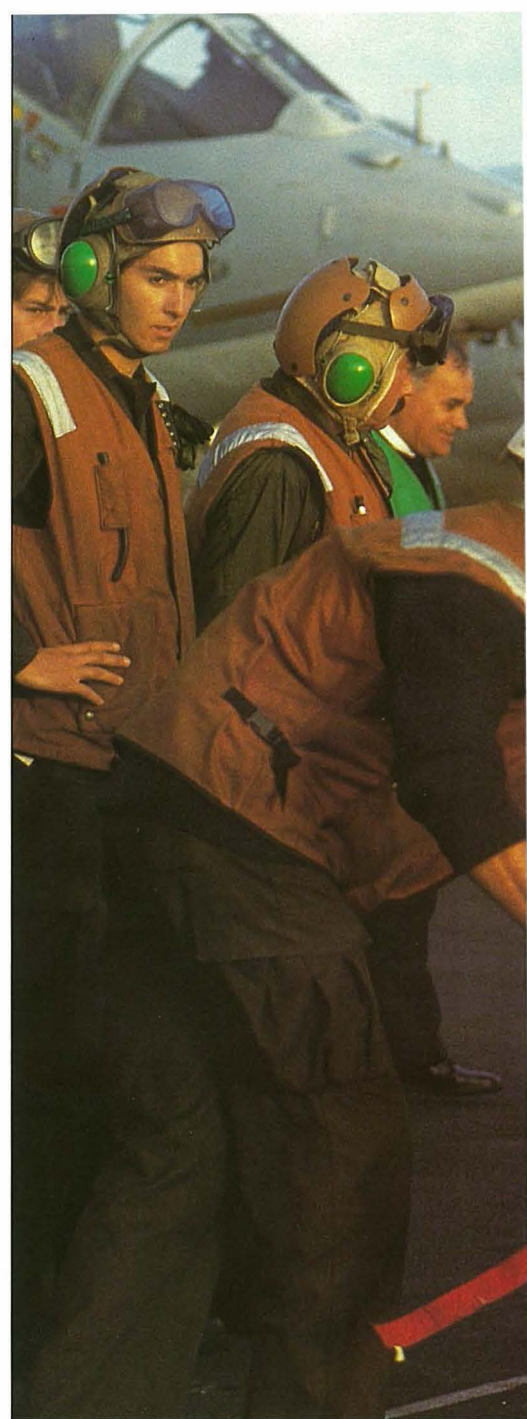




Pepe Díaz



Pepe Díaz



Pepe Díaz

**E**L «Churruca» nunca sabrá que nosotros fuimos testigos de la emoción mal contenida de algunos miembros de su antigua dotación, al verle desaparecer en las profundidades. Sabemos por ello, que el destructor «Churruca» permanecerá vivo en el corazón de cuantos pisaron su cubierta, quienes siempre le recordarán como aquel buque que, tras resistir durante cuatro horas el duro ataque de misiles, proyectiles de artillería y bombas, decidió descansar a más de cuatro mil metros en el Atlántico canario.

Si los seres inanimados pensarán y pudieran expresar sus sentimientos, indudablemente el viejo «Churruca» hubiera elegido este fin; pues, entre ser chatarra o permitir a las dotaciones de la Flota adiestrarse en una situación similar a la real, no habría dudado en elegir esto último; y, entre consumirse en el fuego de un alto horno para transformarse en fríos lingotes de acero o reposar en el fondo del mar, tampoco habría dudado en la elección.

Recogemos hoy las impresiones de diferentes miembros de la Armada que siguieron de cerca o participaron en estas maniobras:

El C.C. Antonio Carrasco Gómez, profesor en aquel momento de la Escuela de Guerra Naval, asistió al ejercicio como observador. Nos cuenta que éste tuvo dos fases; en la primera, se aprovechaba el tránsito de Rota

a Canarias para adiestramiento específico del Grupo ALFA; en el segundo, se desarrolló el ejercicio SINKEX-91 en el que, bajo el mando directo del ALFLOT y bajo la presidencia de S.M. el Rey, se procedió a someter al Destructor «Churruca» a un masivo ataque con todo tipo de armas. La especial preparación del barco para este ejercicio (carencia total de combustible y munición, así como una perfecta estanqueidad) le hacía un blanco perfecto en cuanto a resistencia pasiva. Ello le permitió recibir el impacto de dos misiles Harpoon, 32 cohetes Zuni, un misil antiaéreo Standar, un centenar de proyectiles de 76 y 127 mm. y una veintena de bombas de diferentes tipos.

Fue este ejercicio SINKEX-91 un modelo de ejecución en el que impresionaban las imágenes de los impactos de los misiles, bombas y cohetes que, finalmente, condujeron al hundimiento del barco. En resumen, un magnífico ejercicio desde el punto de vista de la preparación y de la ejecución.

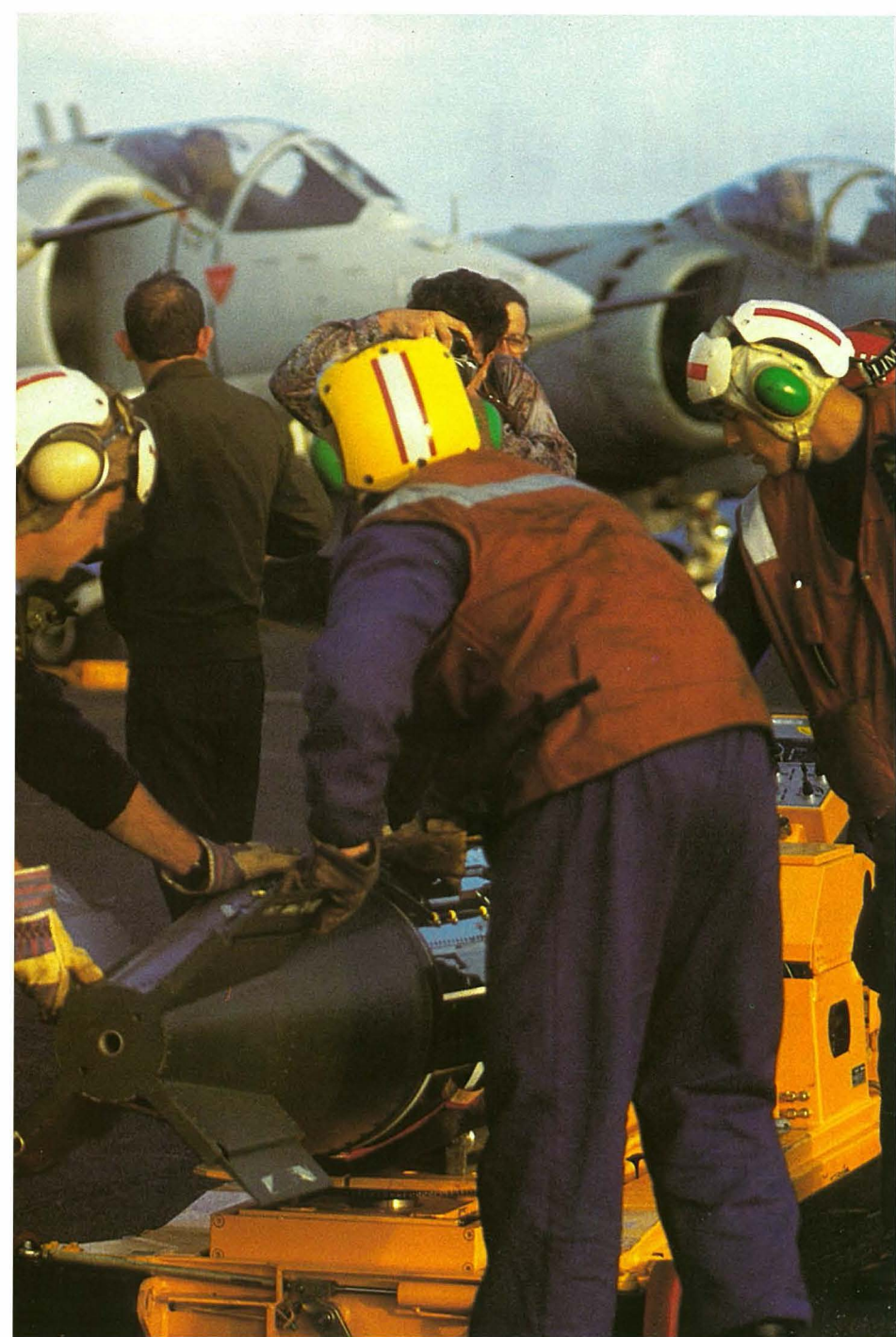
### *Así lo vieron los pilotos de la Octava y Novena Escuadrilla*

EL C.C. Ruibérriz Torres, y los T.N. Sendagorta McDonell, Martí Maristany, Mira Sala, González Ferrera, Ochoa Franco, Villanueva Serrano, Núñez Torrente, Ramírez y Seoane, de la 8ª y 9ª Escuadrillas nos cuentan que se ha tratado de una ex-

periencia muy interesante, pues se presentan pocas ocasiones en la vida de disponer de un destructor como blanco. En el caso concreto del «Churruca» sabían que tenían que luchar con su falta de municiones y combustible para hundirlo, además contaba con una gran reserva de flotabilidad y una elevada compartimentación.

Decidieron «atacar» la estanqueidad de proa, lanzando las bombas MK-82 por debajo de la línea de flotación del buque, y finalmente las BR-50 de 1.000 libras este ataque fue decisivo y el barco se hundió en muy poco tiempo. Previamente se habían empleado cohetes de 5", bombas clusser, MK-82 y de racimo.





*Preparándose para el ataque al DD "Churruca".*

Los pilotos que participaron en el ataque pudieron comprobar los efectos de éste sobre la infraestructura del «Churruca».

El T.N. Abel Romero Junquera nos comenta que participó en el ensayo general, previo al hundimiento del «Churruca» en el que se simularon los ataques contra un blanco remolcado.

En el día D le correspondió seguir desde su avión los vuelos de los misiles Harpoon, lanzados desde la fragata «Reina Sofía» y de la corbeta «Descubierta», esto le permitió recoger «in situ», dentro de un margen de seguridad, la explosión de ambos misiles, que impactaron de lleno en el

buque envolviéndole en una nube de fuego y humo. Poco después, nos comenta el T.N. Romero, le impresionó ver al barco de nuevo en el horizonte, como si no hubiera sufrido el ataque mortal de esos dos impactos; pero una inspección posterior le permitió valorar los graves daños sufridos.

El T.N. Asterio A. Mira Sala, es el Oficial encargado del mantenimiento y control de los aviones en las tomas y despegues. Le tocó participar en el ataque con cohetes de 5" y pudo comprobar los daños ocasionados por los misiles; él había navegado en un barco similar al «Churruca» y se dio cuenta enseguida, que éste había sufrido unas averías muy serias.

El Brigada Juan A. Rodríguez Muñoz nos cuenta que en este caso se dotó a los aviones de diferente tipo de armamento, de acuerdo con las misiones a cumplir.

Las bombas que hundieron definitivamente al «Churruca» fueron las BR-500 EXPAL, de fabricación española.

### *Charlamos con el Comandante del portaviones «Príncipe de Asturias»*

Charlamos también...

El C.N. José Balbas Otal comenta, en primer lugar, el salvamento de los naufragos del pesquero «Punta Ribeira», en aguas próximas a Canarias. Salvamento que se vio acompañado por el éxito, gracias a su buena ejecución, a pesar de las adversas condiciones meteorológicas.

Piensa el C.N. Balbás que el Cabo 1.º Segura actuó con gran valor, y las dotaciones de los helicópteros efectuaron un salvamento muy rápido.

En cuanto al hundimiento del «Churruca» destaca la buena meteorología reinante ese día, lo que permitió desarrollar un programa muy apretado, bien planeado y factible, como se pudo comprobar. Las armas respondieron a la expectativa que se esperaba de ellas. El hecho de que el barco fuera una mera boya, complicaba sensiblemente la operación, pero ésta «salió de libro», ya que no hubo ninguna novedad y se desarrolló de acuerdo con el programa previsto; permitiendo comprobar la efectividad de las armas.

El C.N. Balbás, desea resaltar la presencia a bordo, de S.M. el Rey, quien embarcó por la tarde del día D y aprovechó este tiempo para asistir a un programa de televisión, a bordo, en el que fue entrevistado. El Rey pasó mucho tiempo en el puente y presidió una copa de vino español, que fue servida en el hangar y a la que asistió todo el personal que se encontraba a bordo; posteriormente almorzaría con los Oficiales del buque en la Cámara. ■



# Despedida al «Méndez Núñez»



ULTIMA DOTACION del "MENDEZ NUÑEZ". En aguas de Canarias. Dic. 91.  
CF. Comandante, Tomás González González.

***Al Boletín Informativo para Personal le cabe el orgullo de hacerse eco de una despedida muy especial; se trata del destructor «Méndez Núñez», que ya ha cumplido brillantemente su vida activa en la Armada y, con ello, se ha granjeado el cariño de sus dotaciones.***

***Es un honor para el BIP, haber sido elegidos por su último Comandante, el C.F. Tomás González y González, para publicar los trabajos realizados por dos Cabos de su dotación sobre este tema.***

---

**Julián Camús Bergareche**  
Cabo de Marinería

***A todos los que navegaron en el MENDEZ y que nunca lo olvidarán***

**A** QUI estoy sentado en la mesa ante la siempre difícil tarea de llenar los folios en blanco, para hablar, en este caso, de un viejo destructor. Se me ocurren sugerentes ideas para enfocar de un modo más o menos entretenido e informal este pequeño relato.



Podría, por ejemplo, empezar haciendo un poco de historia, hablando de quién era el Almirante Méndez Núñez, de su honor y sus proezas, de la Batalla de Callao porque desde entonces y debido al valor demostrado en Combate, existe siempre en la Armada Española un buque, con su nombre, en honor de este gran Almirante.

También sería un buen tema a escribir sobre las navegaciones de este destructor y de dónde y cuándo nació.

Construido en EE.UU. en el año 1945 y bautizado «O'Hare», participó con éxito sin duda, en la Guerra de Corea. Fue adquirido por España en el año 1972, tiene la fortuna y orgullo de llamarse MENDEZ NUÑEZ en recuerdo del viejo Almirante.

Formando parte de la 11 Escuadrilla de Escoltas (CHURRUCA, BLAS DE LEZO, LANGARA, GRAVINA) navegó largo a través de los mares de España, ejerciendo duras tareas de salvamento, exitosos ejercicios navales y dando apoyo a los grandes barcos de guerra españoles...

Y cómo no también podría rellenar los folios contando una historia que más o menos podría ser así:

Un chaval delgado, tímido, de tierra adentro que embarca por primera vez en un viejo destructor llamado MENDEZ NUÑEZ; hablar de cómo dicho chaval se enfrenta a su primera navegación temeroso, asombrado, contento; no todo el mundo puede decir que navegó en uno de los grandes buques de la Armada. Narrar cómo ese novato va desenvolviéndose poco a poco en la vida de la mar hasta llegar a convertirse en un distinguido marinero, robusto, curtido por los embates de la mar y muy orgulloso y satisfecho de haber pertenecido a la dotación del MENDEZ NUÑEZ.

Incluso podría contar mi propia experiencia en este barco, describir ambientes y personajes actuales, referirme a mis últimas navegaciones: el enorme sentimiento de tristeza que nos produjo el saber que entrábamos a la Ría de Ferrol por última vez o también el desasosiego e inquietud que nos invadió al oír que nuestro gemelo el destructor CHURRUCA yacía plácidamente en el fondo del mar. Y de cómo fuimos los primeros en descubrir e inmovilizar un peligroso

submarino enemigo, demostrando una vez más que el ser viejo no implica ser mera comparsa.

Estaría, pero nos llevaría muchas páginas, hablando del sinfín de anécdotas que a diario se suceden en el MENDEZ y además nos apartaría del tema principal.

Es fácil estenderse al hablar de este viejo buque, porque todo lo que se puede decir de él es poco. De todos modos terminaré resumiendo algo que me parece muy importante.

El destructor MENDEZ NUÑEZ fue modesto y grande, mantuvo su gallardía hasta el último momento. Podemos dormir tranquilos, el viejo Almirante puede seguir descansando orgulloso en su tumba, este destructor ha sido y seguirá siendo siempre un barco con honra, sólo Dios sabe que pocos lo fueron tanto como el MENDEZ.■

D.D. «Méndez Núñez»  
Ferrol - Naval



## DESPEDIDA DE UN VIEJO DESTRUCTOR

Tomás M. Freire Blanco  
Cabo de Marinería

***Tú que has nacido para abrirle las entrañas al mar, ahora tienes tus huesos demasiado cansados, aunque nunca lo hayas demostrado.***

***El tiempo que todo lo cubre, también ha dejado caer sus brazos sobre ti, viejo. Pero no podemos considerar la muerte como un llanto cuando queda atrás una vida tan intensa como la tuya. Y tu vida no es sólo el tiempo, sino los marineros que sobre tus lomos se posaron.***

***Porque tú no eres hierro, sino sudor, lágrimas y trabajo.***

***Tú, que en tu crueldad nos abandonas, llenarás de nostalgia nuestra mente cuando mencionen tu nombre.***

***Y quizás sea el recuerdo, viejo, el que te dedique estas palabras, pero fueron los látigos del mar los que forjaron tu leyenda.***

***Y fue la sencillez y humildad con que nos trataste las que forjó estos marineros que ahora se despiden de ti.***

***Y fue la fe en ti, la que forjó el arrojo, la valentía y la honra que defiende tu nombre.***

***Y fue tu corazón y tu ímpetu el que nos mantuvo unidos.***

***Quizás tus huesos pasen a formar parte de la inmensidad del océano, tu amigo y enemigo a la vez, pero no habrás muerto, porque habrás dejado el ejemplo para las nuevas generaciones que te suceden, y ese es el espíritu que deja tan alto el nombre del cuerpo que defiendes.***

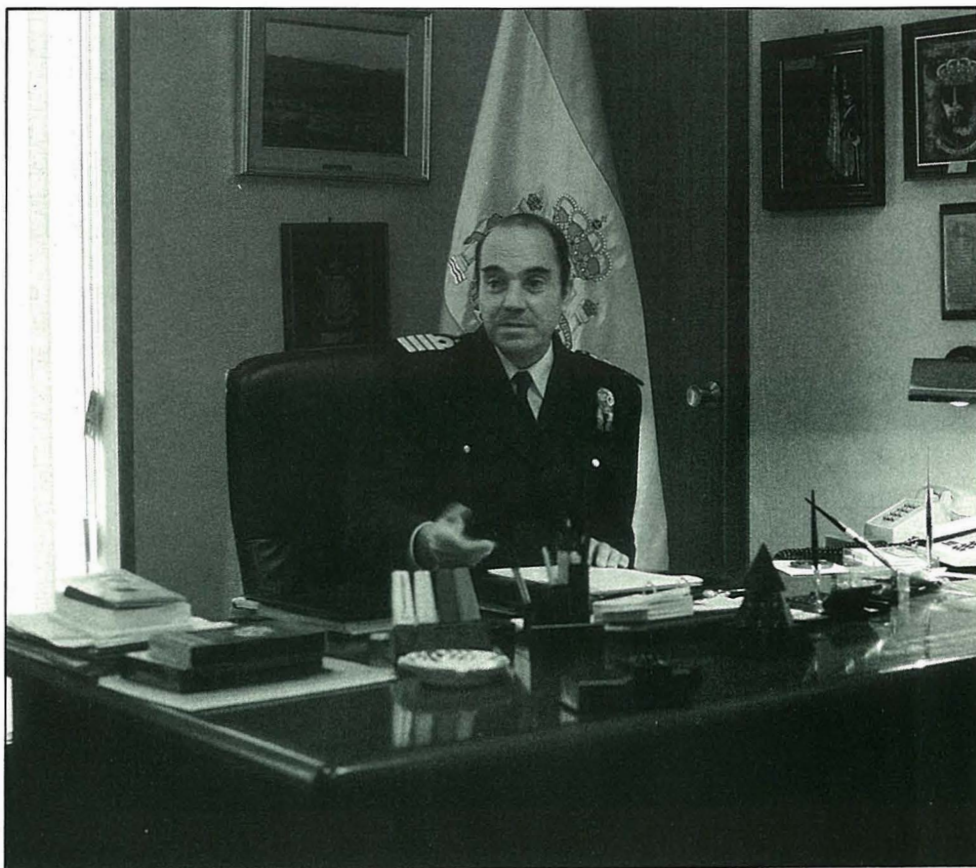
D.D. «Méndez Núñez»  
Ferrol - Naval



# EL CAE

**El Centro de Ayudas a la Enseñanza (CAE) fue creado en 1958 para proveer de material docente a los centros de enseñanza de la Armada; tanto Escuelas como Centros de Instrucción y Adiestramiento. Este material comprende publicaciones, películas, transparencias, videos, etc.**

( por , C. Jáuregui )



**P. C.N. Castro, ¿existe en el CAE una programación para la elaboración de este material docente?**

R. El gran problema que tiene este Centro es precisamente el de planificación de los trabajos solicitados; ya que, muy frecuentemente, las solicitudes que recibimos tienen carácter urgente o de plazo de entrega corto; por esto, desde hace dos años, el Director del CAE se desplaza personalmente a las Escuelas y distintos Centros de Enseñanza de la Armada y se establecen los sistemas de apoyo específicos para cada uno de ellos. Planificamos los medios de apoyo que necesitan o, en su caso, modificamos lo que esté ya obsoleto; de esta manera, conocemos las dificultades que hayan tenido a lo largo de ese año y se intenta subsanarlas, tanto por la parte del peticionario, como por nuestra parte, que corresponde a la ejecución. Muchas veces, la premura en la demanda o los errores en el tipo de solicitud con relación a las necesidades, produce una excesiva dilatación en la confección y término del trabajo solicitado.

**P. ¿Todos los trabajos solicitados conllevan un objetivo didáctico?**

R. Sí, en efecto. Además, todas las publicaciones que recibimos aquí se tratan de mejorar. Una de las razones de que el CAE esté al lado del CICEN (Centro de In-

vestigación y Capacitación de Enseñanza Naval) es que la doctrina pedagógica impartida en el CICEN puede plasmarse en medios reales, a través de las publicaciones del CAE, las cuales recogen todas las normas pedagógicas establecidas hasta el momento. Es preciso eliminar todos los libros antiguos, impresos con medios rudimentarios, que dificultan la lectura y la adecuada comprensión al alumno.

En el CAE se comprueba el material de publicaciones que recibimos, cómo se realiza la solicitud, intervenimos en el caso de que no estemos de acuerdo con lo que se nos pide, contactando con el Centro solicitante, hasta conseguir aunar criterios por ambas partes y lograr un beneficio último para la Enseñanza, enfocado siempre a un aprendizaje más completo y rápido; ya que, muchas veces, se trabaja también contra reloj en la formación del alumno.

**P. ¿El CAE realiza algún otro trabajo que no sea el estrictamente orientado a la Enseñanza en la Armada?**

R. Existe otro campo realmente, que, si bien no está comprendido en las bases fundacionales del CAE, es desarrollado por éste, ya que cuenta con los medios óptimos para ello; por ejemplo, hacemos muchos trabajos para el Estado Mayor de la Armada, para la DIC y la JAL. El ámbito de trabajo del CAE se extiende también a





los barcos, a los que se pretende mantener informados y dotarlos de todos los medios de apoyo para formar a su propia gente. En la actualidad y en coordinación con el CICEN, estamos elaborando también una serie de películas orientadas a la captación del Voluntariado Especial.

Por otra parte, dentro de nuestro sector de publicaciones, hacemos no sólo trabajos sobre papel, sino también apoyados en plásticos o en cartones, cartulinas, etc.; en su caso también podríamos hacer algún tipo de maquetas, murales y reproducciones de todo tipo.

Disponemos, asimismo, de una sección encargada de la recepción y distribución del material que nos remiten, que es muchísimo, ya que al CAE llegan todos los volúmenes y manuales técnicos de los diferentes barcos que se van construyendo, del material utilizado en ellos y armamento; todo ello se manda a los Centros donde cuentan con esos equipos; pero parte de ellos van a las Escuelas como base de formación de los alumnos. Aquí debemos decidir a qué escuelas van a ir dirigidos, y luego se distribuyen. Además recibimos todo el material que las escuelas consideran que no les es necesario. Todo esto genera un volumen de trabajo importante, que recae ahora mismo sobre el Director del CAE, ya que, anteriormente, se contaba con un Jefe de Producción, pero ahora su plaza está vacante y parece difícil que vaya a cubrirse. Como dato significativo puedo decir que el pasado año se movieron 36.000 volúmenes, lo que da idea de la magnitud del trabajo despachado en el CAE.

**P. Hasta ahora nos hemos centrado en el Departamento de Publicaciones, ¿qué nos puede contar sobre el Departamento de Audiovisuales?**

R. Bien, este departamento se encarga de la elaboración de películas, que hoy en día hacemos en formato vídeo, sobre las materias de enseñanza en las Escuelas. Recientemente hemos terminado una sobre el Voluntariado Especial, también se han hecho sobre Reglamento de Abordaje, Armamento, Seguridad Interior, etc.

**P. Antes nos ha comentado que para la realización de determinados trabajos el CAE debe desplazarse a las Escuelas o Centros de la Armada para efectuarlos, ¿no es así?**

R. En efecto. Para ello, hace dos años, se solicitó una unidad móvil, que es la que se desplaza y que cuenta con los medios audiovisuales idóneos para los fines que perseguimos. Creo que se están haciendo trabajos muy interesantes.

**P. ¿Con qué personal cuenta el Centro para realizar estos trabajos?**

R. Como es lógico sufrimos el mal endémico que padecen todos los destinos de la falta de personal, pero se ha tratado de remediar poniendo todos un poco de nuestra parte, intentando hacer todos de todo; por otra parte procuramos mantener relaciones e intercambios de información con Centros civiles, empresas e instituciones, como pueden ser el INI, Iberia, Guardia Civil, Policía, Ayuntamiento de Madrid, el Instituto de la Mujer, el INEF, la UNED, etc., etc.

**P. Es de suponer que el trabajo realizado en el CAE genere una videoteca de gran interés.**

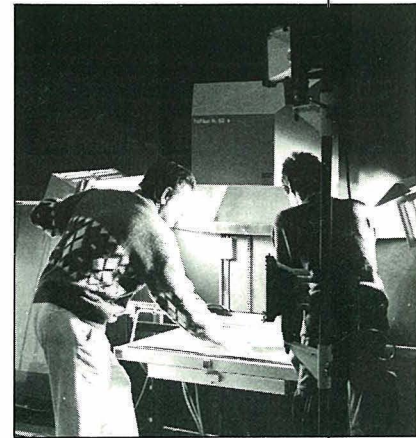
R. Desde luego. Disponemos de una filмотeca y vidioteca muy bien dotadas, con material de gran interés para la formación profesional y humana del personal de la Armada. Sirvan como ejemplo unas películas donadas por una importante Institución de lucha contra la droga, de la cual es presidenta S.M. la Reina. Este tipo de vídeos, de interés general, se distribuyen por todas las Escuelas, Centros y Unidades de la Armada como es natural. Todo lo que se suministra desde el CAE se realiza, desde luego, previa la autorización de la Dirección de Enseñanza Naval.

**P. ¿Y cuál es el caudal de trabajo que se desarrolla en el CAE a lo largo de un año?**

R. En el año que acaba de terminar hemos realizado unos cuarenta vídeos. Hay que decir que con la producción de un año en el CAE, se ha amortizado el material adquirido en el Centro, con lo que se demuestra la rentabilidad y eficacia del Centro de Ayudas a la Enseñanza.

La versatilidad y aprovechamiento para la Armada es muy grande y quizás aún hoy esté en cierta forma infrutilizado. Teniendo en cuenta la línea maestra que preside la doctrina del CAE, como base de apoyo a la Enseñanza, qué duda cabe podría ser útil en muchos otros asuntos de interés profesional, dado el nivel de los medios audio-visuales con los que está dotado. Aparte, como ya dije anteriormente, de los miles de volúmenes y publicaciones que aquí se recogen, revisan, modifican y distribuyen.

Como puede deducirse de todo lo dicho, es éste un Centro que tiene enormes posibilidades y son encomiables los esfuerzos que el C.N. Castro, Director del CAE, ha venido haciendo por conseguir que este Centro sea un modelo de eficacia puesto al servicio de la Enseñanza en la Armada.■





# El Instituto Hidrográfico de la Armada

*En el año 1943, se crea este Centro, como organismo científico dependiente del Estado Mayor de la Armada. Sus instalaciones se ubican en Cádiz y abarcan un total de 40.000 m<sup>2</sup>.*



*C.N. Federico de Pazos Lozano, Director del Instituto Hidrográfico.*



**S**OBRE estos temas charlamos con su Director, el C.N. don Federico de Pazos Lozano, quien lleva ya más de dos años al frente del Instituto, y desde el año 1965 en que realizó la especialidad de Hidrografía, ha desempeñado diferentes destinos relacionados con esta especialidad, entre ellos, cuatro años embarcado en el B/H «Tofiño», durante los cuales participó en el levantamiento de cartas náuticas en la costa sahariana e Islas Canarias. Ha estado destinado, asimismo, en el Estado Mayor del Mando de Escoltas,





como Comandante de quilla de las corbetas, en concreto de «La Vencedora», barco que mandó posteriormente; más adelante, participó en la redacción del primer Plan Estratégico Conjunto (PEC), en el Estado Mayor del Grupo Anfibio, y designado Comandante del D.D. «Marqués de la Ensenada».

La historia del Instituto Hidrográfico se remonta a la de la Casa de Contratación de Sevilla, primer archivo de Cartas Náuticas y, tras diversos avatares, recaló en la ciudad de Cádiz.

El C.N. de Pazos nos resalta que la labor que realiza el Instituto Hidrográfico tiene carácter de documento oficial, tanto en lo que se refiere a las publicaciones como a las cartas náuticas; este hecho exige una gran meticulosidad en su edición y ejecución. El Instituto Hidrográfico forma parte, en representación del Estado Español, de la Organización Hidrográfica Internacional. Además, el Instituto suministra a la Armada cartas marítimas específicas para la conducción de operaciones, ya que, desde la época del Marqués de la Ensenada, el

Instituto depende de aquélla, como prácticamente todos los institutos hidrográficos lo son de las suyas respectivas.

También atiende el Instituto a la Oceanografía, en su faceta de carácter meramente militar.

Para su trabajo el Instituto cuenta con distintas Secciones y buques hidrográficos, así como una Escuela de Hidrografía, en la que se forman sus diferentes especialistas.

Entre el personal con el que fue dotado el Instituto Hidrográfico en su creación, cabe destacar como auxilia-



res y colaboradores más directos de los Oficiales del Cuerpo General, los Cartógrafos y Grabadores.

Sus misiones y cometidos quedaron perfectamente reflejadas en el reglamento aprobado por O.M. de 18-12-45.

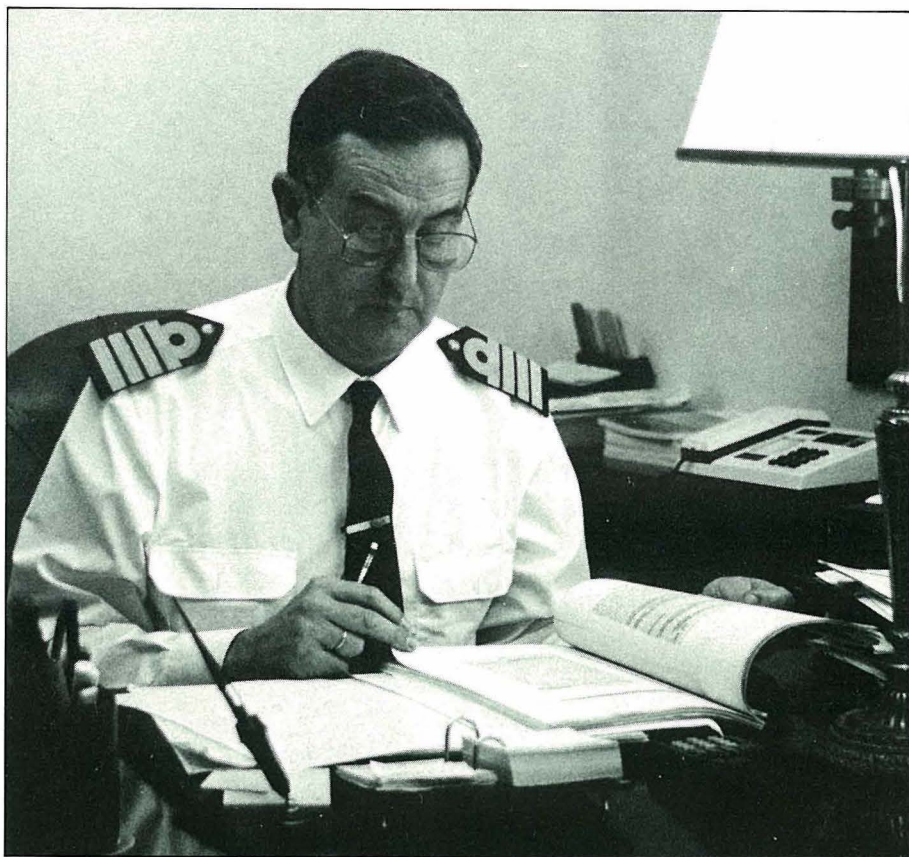
En 1967 fueron declarados a extinguir tales cuerpos.

El desarrollo de la técnica y el continuo avance de la Informática en los sistemas de información geográfica, la sustitución de la estampación en cobre por el offset ha venido creando la necesidad de reconvertir las misiones de todo este personal y actualizar su formación.

Actualmente no desempeña destinos de embarque y en el Instituto desarrollan trabajos en cartografía automática, fotogrametría y geofísica con independencia de los tradicionales de la minuta de la carta, su mantenimiento y correcciones en cartografía y comprobación del parcelario en hidrografía.

El trabajo cartográfico náutico y las publicaciones son elementos vivos, que tienen que ser frecuentemente actualizados, ya que sufren una serie de modificaciones, debido tanto a las obras que se realizan a lo largo de todo el litoral, como la propia evolución de los fondos marinos. Estas modificaciones no están sujetas a una fecha de expedición, a fin de que el usuario lo vaya manteniendo actualizado; a este fin se publican los «avisos a los navegantes» todos los viernes. Es de resaltar la importancia que tiene mantener al día las cartas náuticas, ya que al reflejar los fondos marinos, están señalizando obstáculos que no pueden verse; «en la mar no hay letreros», nos dice el C.N. Pazos, quien nos cuenta que el levantamiento de una carta náutica se inicia en los barcos hidrográficos, mediante la adquisición de fondos marinos y modificaciones surgidas en la costa. Todos estos datos entran en el Instituto, donde se procesan y analizan para, posteriormente, actualizar o modificar las cartas.

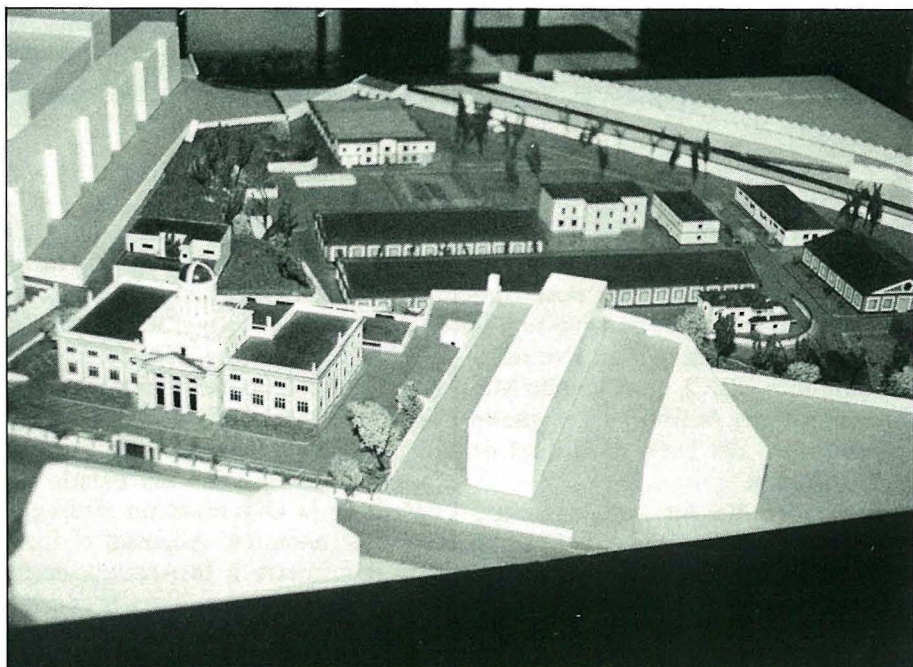
Nos explica después el C.N. Pazos, cómo antes de iniciarse el levantamiento se van adquiriendo informaciones exteriores, ya que los usuarios son los que mejor conocen la Zona; por ello, se cuenta con la colaboración de todos los navegantes. Se da una especial importancia a los fondos



*C.N. José María Fernández de la Puente. Subdirector del Instituto Hidrográfico.*

inferiores a los 50 mts., ya que pueden afectar a la seguridad de la navegación; ello exige un mayor detalle en el levantamiento y asegurarse que no hay obstáculos a la navegación. Un hecho importante es conocer la situación exacta del barco, para lo que cuenta con un apoyo geodésico proporcionado por la Sección de Geodesia. Conseguidos los datos por el bar-

co, éstos se envían al Instituto Hidrográfico, donde hacen un control de calidad e inician un «parcelario», documento base analógico, con una sonda por medio o un metro cuadrado. De aquí nace una «base de datos», que permite la confección del documento previo de la carta, en cuatro planchas, una por cada color básico.













# La fragata «Asturias» navega por tierras andaluzas



*Contábamos en su día, en el número 56 de este BiP que, el Ayuntamiento de Cañada Rosal, había aprobado, por unanimidad, dar el nombre de la fragata «Asturias» a una de sus principales calles, a propuesta de los alumnos del colegio Andalucía, tras su visita a la fragata.*

**E**S Cañada Rosal el pueblo más joven de Andalucía, pequeño y recoleto.

Celebra este acontecimiento como algo muy íntimo, muy suyo. Desde Ferrol se trasladan a esta villa sevillana el Comandante de la Fragata y seis Oficiales de su dotación. Acompañan a las Autoridades locales, el Comandante de Marina de Sevilla el C.N. Rafael Palomino Escobar y el Coronel de Caballería del Ejército Luis Martín Carvajal, Jefe de la Unidad de Remonta de Ecija.

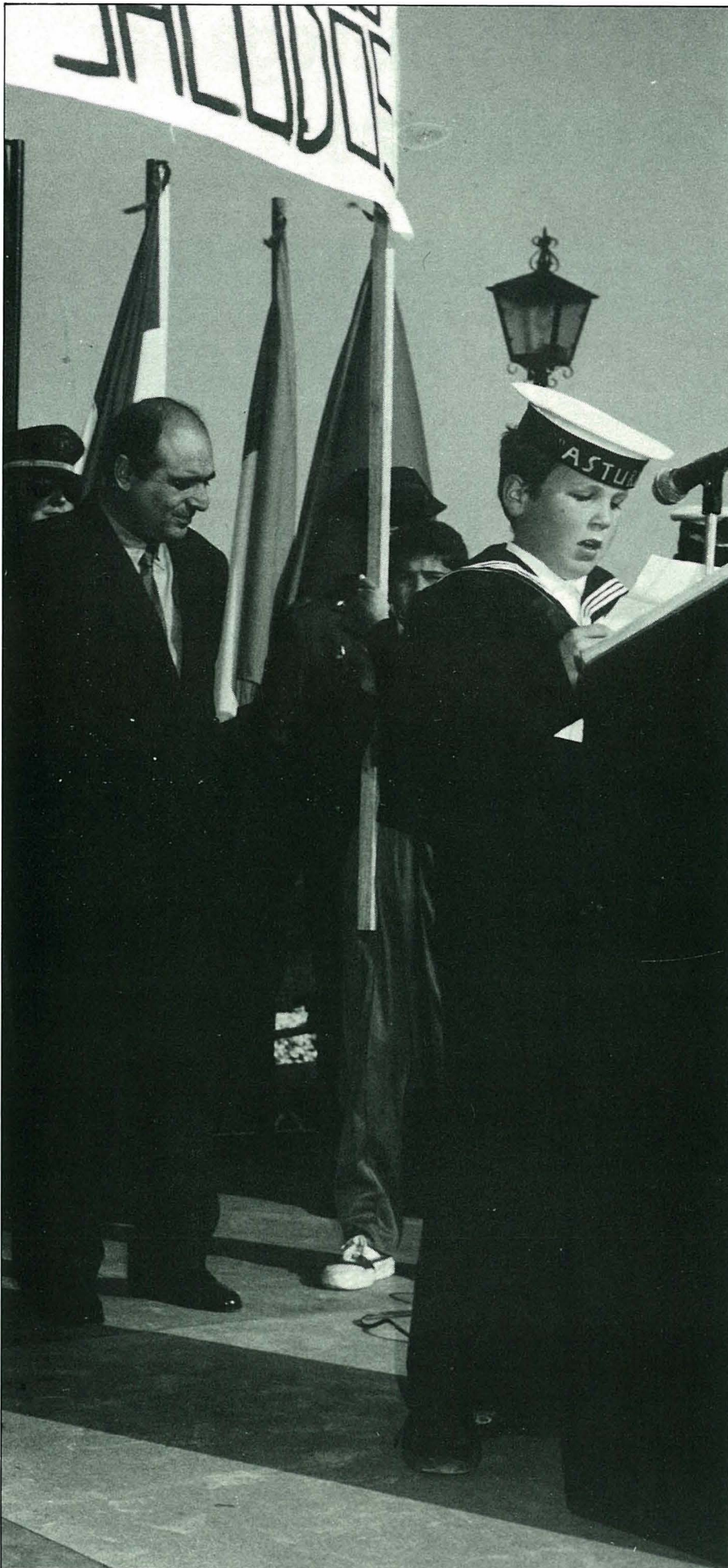
Las calles de Cañada Rosal presentan un aire festivo, los grumetes de la Fragata «Asturias», alumnos del colegio Andalucía, lucen con orgullo en sus lepentos —o gorros— el nombre de su barco y esperan con pancartas desplegadas la llegada de las autori-

dades. El resto de los alumnos agitan sus banderas en perfecto orden; los más pequeños sentados al borde de la acera, los mayores detrás. En primer lugar se dirige a los asistentes el alcalde de la villa, don Antonio de Lis López, quien con palabras emocionadas, habla con afecto de la Armada y de las Fuerzas Armadas, resaltando un hecho de singular significado, «que el pueblo y las Fuerzas Armadas se fundan en un abrazo, que quiere simbolizar el abrazo que debiera producirse entre la sociedad civil española y sus Fuerzas Armadas». Termina su intervención con unas palabras de agradecimiento a doña Encarnación Rodríguez Torres, profesora del colegio Andalucía «ya que está enseñando a nuestros hijos a querer a nuestras Fuerzas Armadas».

Contesta a sus palabras el Comandante de la Fragata «Asturias», don José Enrique de Benito Dorrnzoro, que resalta la entrañable amistad nacida entre los alumnos del colegio Andalucía y la dotación de su barco, «las personas pueden cambiar, pero las ideas nobles permanecen». Resalta asimismo el reciente nacimiento como municipio de Cañada Rosal y el afán de su gente por sacar fruto de una viña, a veces hostil. Y termina deseando a los alumnos que, cuando hayan pasado los años, vuelvan a esta calle y recuerden siempre, como hoy, la amistad que les une a la fragata «Asturias», pues ésta nunca les olvidará.

Un alumno del colegio Andalucía, lee unas palabras en nombre de sus compañeros, palabras que transcribimos a continuación.





*Cuando hace unos años nos acercámos por primera vez a la fragata «Asturias», en el puerto de Cádiz, una profunda emoción nos invadió; la misma que ahora sentimos al veros en nuestro pueblo.*

*Ponerle el nombre de fragata «Asturias», a una de las calles de Cañada Rosal ha supuesto para nosotros varias cosas importantes:*

*La primera de ellas, darnos cuenta que los niños somos parte importante de nuestro pueblo, cuando solicitamos que se pusiera vuestro nombre a una de nuestras calles, atendiendo las autoridades dicha petición de forma inmediata.*

*La segunda, hacer permanente a través de los años con esta vuestra calle, el recuerdo de aquella visita: cada vez que ven-gamos por aquí, de niños o de grandes, nos acordaremos de vosotros.*

*Por último deciros que desde la primera vez que nos vimos, ha supuesto para nosotros un acontecimiento cada una de las actividades que hemos realizado: cada postal recibida, cada visita, cuando nos vestimos de marineros en el carnaval, etc., ha significado para los niños de quinto un motivo más de cariño y amistad que esperamos dure muchos años.*

*Un fuerte abrazo para vosotros y lo que se quedaron en la fragata.*

*Vuestros amigos del colegio Público «Andalucía» de Cañada Rosal.*

Con una visita al pueblo y con una comida llena de cordialidad y buenos deseos, se dio fin a este sencillo y emotivo homenaje. Sólo nos queda desear que esta unión entre un buque de la Armada y un pueblo de Andalucía, no sólo no muera, sino que cada día adquiera mayor profundidad. ■



No podían faltar tampoco las palabras de Encarna, así conocen todos a doña Encarnación.

## INTERVENCION DE ENCARNA

*Todo empezó cuando en una excursión que se hizo a Cádiz en el año 1989, visitamos la fragata «Asturias».*

*Los niños venían tan sumamente entusiasmados, que decidieron escribir una carta, a la cual contestaron con otra con muchísimo cariño y les mandaron regalos.*

*A partir de ahí, se empezó una buena amistad y se formó la «Asociación de amigos de la F. Asturias», en aquel tiempo, las dos clases de 4.º A y 4.º B, las dos profesoras tutoras (Margarita y Encarna) y más tarde se unió a nosotros el sacerdote del pueblo D. Fernando.*

*Esta amistad se ha mantenido y aumentado a través de cartas, postales y llamadas telefónicas por ambas partes, lo cual ha dado como consecuencia este acto solemne que celebramos hoy como homenaje a la Marina protagonizado en la fragata «Asturias».*

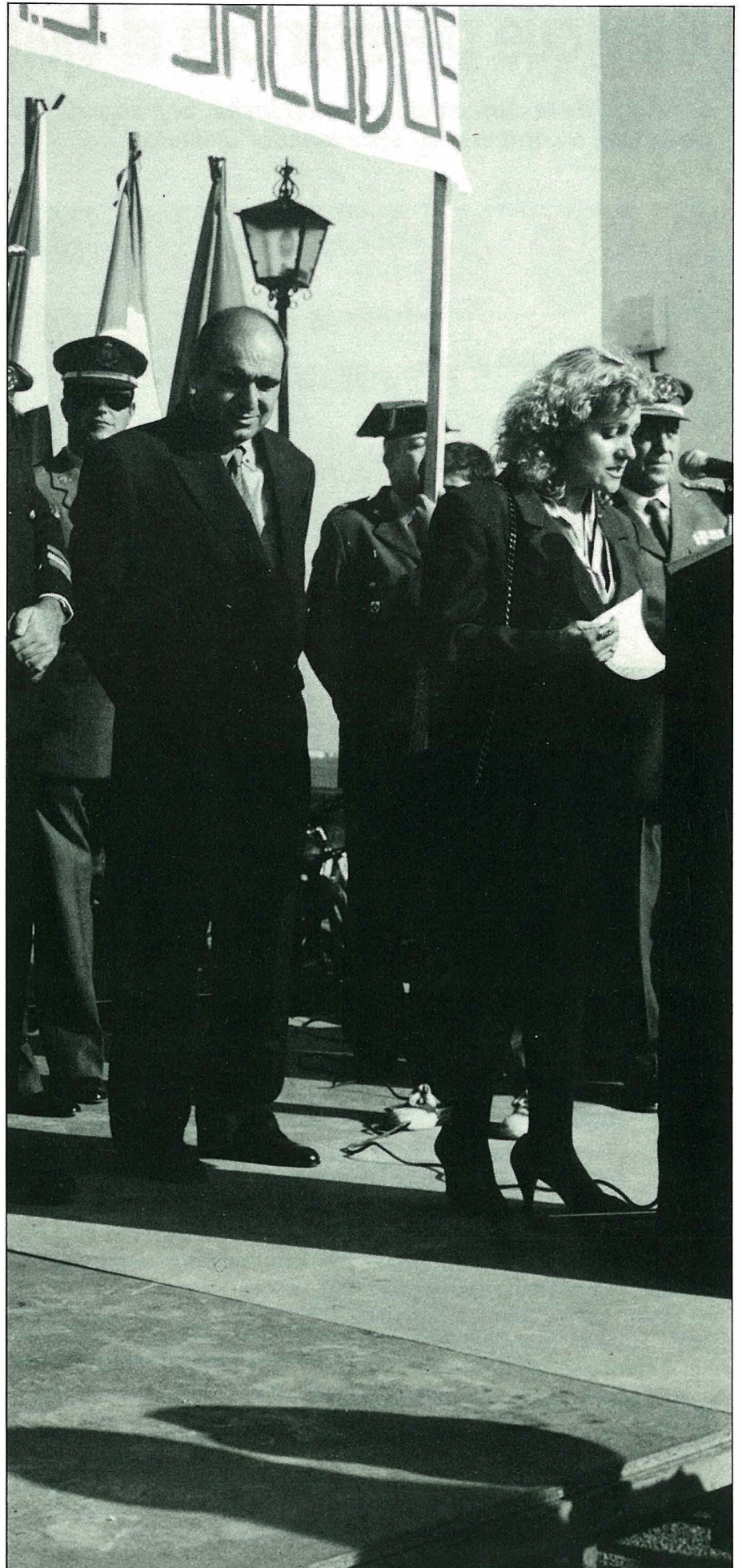
*Estas actividades han sido del todo motivadoras para los niños durante este tiempo en todo el trabajo escolar. Cada día al llegar a clase esperan entusiasmados que les cuente algo relacionado con este tema, esto es tal, que ha habido días que no he podido empezar las clases hasta darles alguna noticia e incluso, alguna vez me la he tenido que inventar.*

*Aprovecho esta ocasión para dar las gracias al Excmo. Ayuntamiento de Cañada Rosal, que ha sido tan generoso de conceder para la Armada la calle más valiosa del pueblo, lo digo así porque creemos que así lo es, ya que en ella está la fachada y por tanto la puerta principal de la fábrica de envases de conservas. Los productos de aquí se exportan a distintos puntos de España y al extranjero, principalmente a Francia, Alemania, Suiza e Inglaterra. Así pues agradezco en nombre de toda la Asociación la concesión de esta calle, ya que es precisamente la que nosotros pedimos.*

*Acabo deseándoles a todos unas felices fiestas navideñas y que el comienzo del nuevo año que va a entrar, sobre todo para los militares, sea mejor que éste que empezó.*

*Nada más. Gracias.*

*Encarnación Rodríguez Torres*





# «Hay que predicar con el ejemplo»

El equipo de la Jurisdicción Central invita, con su palmarés deportivo, a continuar su aleccionador ejemplo



Final de una carrera de Maratón del Coronel CARLOS CASTRO DIAZ y T. Coronel de 2ª Mª JOSE ANTONIO SORDO.

**E**N el mundo del DEPORTE, así con mayúsculas, entendiéndose no como una profesión, sino como una afición, o mejor, una forma de vida, el esfuerzo, el sacrificio, la autoexigencia, la camaradería, la noble competencia por superarse uno mismo, se convierten en una rara profesión que, de manera permanente, parece estar en oposición a los valores que presiden la vida fuera de sus fronteras.

En el círculo de los no iniciados es frecuente encontrarse con una escala de valores muy diferente —lo que no quiere decir que sea para todos la misma— pues la ley del mínimo esfuerzo, la competencia desleal y las concesiones egoístas, están «al cabo de la calle».

Y es que el Deporte forja una conducta que imprime carácter. Eso es lo que pudimos cotejar a lo largo de la charla que mantuvimos con los componentes del equipo de la Jurisdicción Central:

**Coronel D. Carlos Castro Díaz**; actualmente Director de la Escuela Central de Idiomas de la Armada, cuenta 63 años y forma parte de la Asociación de Veteranos de Madrid.

**Cpt. Valeriano Rey Martínez**, de 33 años y destinado en el Cuartel General de la Armada, aunque por poco tiempo pues espera traslado a la Agrupación de Canarias; corredor de fondo fundamentalmente, su afición al deporte le viene desde muy pequeño y no le abandonó durante su paso por la Universidad, en donde estuvo formando parte del equipo universitario que competía en campeonatos a nivel nacional. Piensa que el hecho de ingresar en la Armada, en el Cuerpo de Infantería de Marina, le ha ayudado para continuar con su gran afición al deporte, lo cual pretende que sea un acicate para todos sus compañeros de Canarias. Quiere recoger el testigo del equipo de la Agrupación de manos del Alférez de Navío Gordo Pascual, ya retirado y también un entusiasta del deporte.

**Pedro Espada Fernández**, 58 años, A.N. en la Reserva. La afición le viene desde que hizo el curso de Educación Física en Toledo. A partir de aquí, su vida profesional estuvo muy ligada al mundo del deporte, incluso durante su destino en los distintos buques de la Armada, siempre desempeñó el papel de Instructor de Educación Física. Se queja un poco de las dificultades que presenta Madrid para la práctica del deporte, confiesa que lo que más le gusta es la natación seguida de la gimnasia educativa y el correr; a esto último le han empujado sus compañeros. No hay una semana en la que no participen en alguna competición, siempre encuadrados en el equipo Jucen-Madrid; se siente orgulloso de haber conseguido algún que otro trofeo para esta Jurisdicción.

**Antonio Carril Rojo** (Antonio el Campeón, para sus amigos), de 57 años. Nos cuenta que se inicia en el deporte muy tarde, a los cuarenta años. Al igual que su compañero, tie-



7 ABRIL 1991

# El campo

## 100 KILOMETROS

1.24.30  
JUNGHANS

### JUNGHANS

La Buena  
Vivienda Social

La Buena  
Vivienda Social

La Buena Vivienda Social



AN CARRIL 100 kms.Palamos.



ne el título de Educación Física y Deportes de la Academia Militar de Toledo. Desempeñó el cargo de Educación Física en el Colegio de Huérfanos de la Armada, donde ha transcurrido la mayor parte de su vida militar; se siente orgulloso de haber promocionado entre los jóvenes todos los deportes; y tiene como logro personal haber conseguido en el «CHA» unos equipos campeones de España de remo, terceros en el campeonato de Madrid, y terceros de España por equipos con más participaciones en las distintas modalidades.

**Enrique Varela Fraga**, Sgto 1.º de Infantería de Marina, se define como un gran amante del deporte y su modalidad favorita es también la natación. Fue delegado de Educación Física durante 18 años y preparador físico en la Agrupación de Infantería de Marina, en donde se dedicó por completo a la formación física de los aspirantes a la Policía Naval. También se encuentra en posesión del título por la Academia Militar de Toledo. Ha podido compaginar su labor educadora con participaciones en los campeonatos interejércitos, de los que habla con gran entusiasmo. Anima a todo el mundo a entrar en lo que él califica como «Cultura Deportiva», pues del ejercicio del deporte se enriquece uno cultural y espiritualmente, se profundiza en el conocimiento del propio cuerpo y se desarrollan unas virtudes cívicas y morales que, sin duda, ayudan a la formación integral de la persona.

Capitán de Intendencia **Agustín Sánchez Carrascosa**, próximo ya a entrar en el grupo de los pre-veteranos, o veteranos especiales como se les conoce en las Fuerzas Armadas, ya que nació el 11 de septiembre de 1957.

Reparte sus aficiones por el deporte entre el ciclismo y el atletismo, y une estas dos aficiones en el Duatlón.

Practica el deporte desde siempre, aunque en la Armada se inició en 1981, en la Flota y, posteriormente, en la Jurisdicción Central y en la Zona Marítima del Mediterráneo.

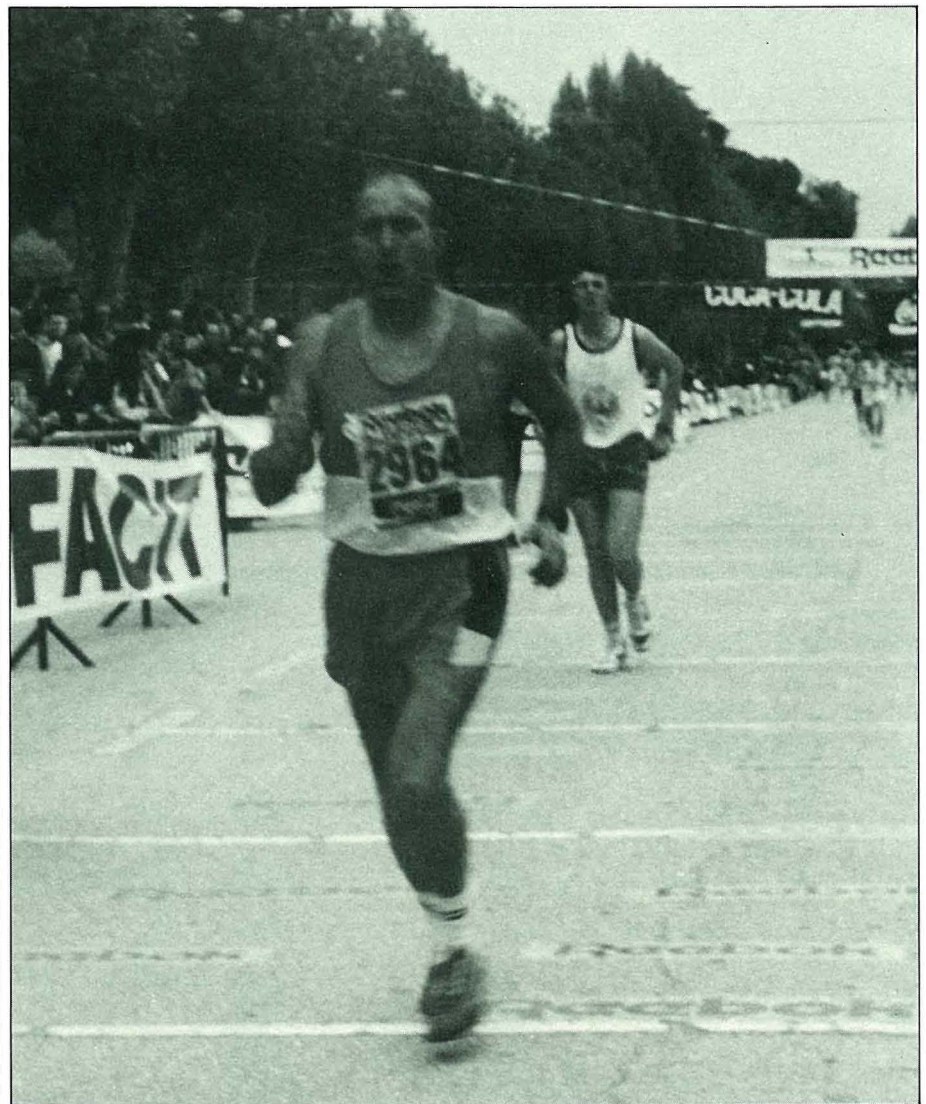
En el año 1991 ha participado en cuarenta y ocho carreras, con claro predominio de los medios maratones.

Todos ellos opinan que es importantísimo el fomento del deporte entre los jóvenes, y esta idea preside

muchas de sus participaciones en los distintos campeonatos a los que asisten a lo largo de nuestra geografía: Cataluña, Galicia, Andalucía, Extremadura, Vascongadas, etc.; también, con estos desplazamientos, tienen oportunidad de aprender mucho sobre los métodos empleados por las diferentes organizaciones, lo que es de gran utilidad práctica para ellos, como deportistas y como profesores de Educación Física, en cada caso.

El Capitán de Infantería de Marina, Valeriano Rey Martínez, como representante de la juventud de hoy, quiere hacer resaltar la importancia de los campeonatos en la Armada, como medio indiscutible para arrastrar a los jóvenes hacia el Deporte; en su opinión debería darse más importancia a este aspecto en la formación de los marineros y soldados: «Esto se consigue, en gran parte, con el ejemplo de nuestros mayores, como es el caso del Coronel Castro Díaz».

Piensan que, hoy en día, ha descendido el número de practicantes del Deporte en la Armada de forma considerable; gran culpa de ello la tiene el hecho de carecer de personal debidamente formado y capacitado para la Enseñanza y Práctica del Deporte; en segundo lugar, culpan también de este descenso a la falta de instalaciones de la Armada en Madrid pues, salvo las que hay en el CIEF, en Arturo Soria, no hay ninguna más y éstas están muy alejadas para la mayoría. Es preciso suplir estas dificultades con una gran fuerza de voluntad, lo que se les puede pedir a los que tienen afición, pero no a los que quieren empezar o a los todavía no iniciados en la práctica del Deporte. Hay que tener en cuenta que ello conlleva un componente de sacrificio elevado, pues deben soslayarse incomodidades y esfuerzos en el frío y en el calor, lo que no es un panorama muy atractivo para empezar.



AN: ESPADA. Maratón de Madrid. Año 1990.



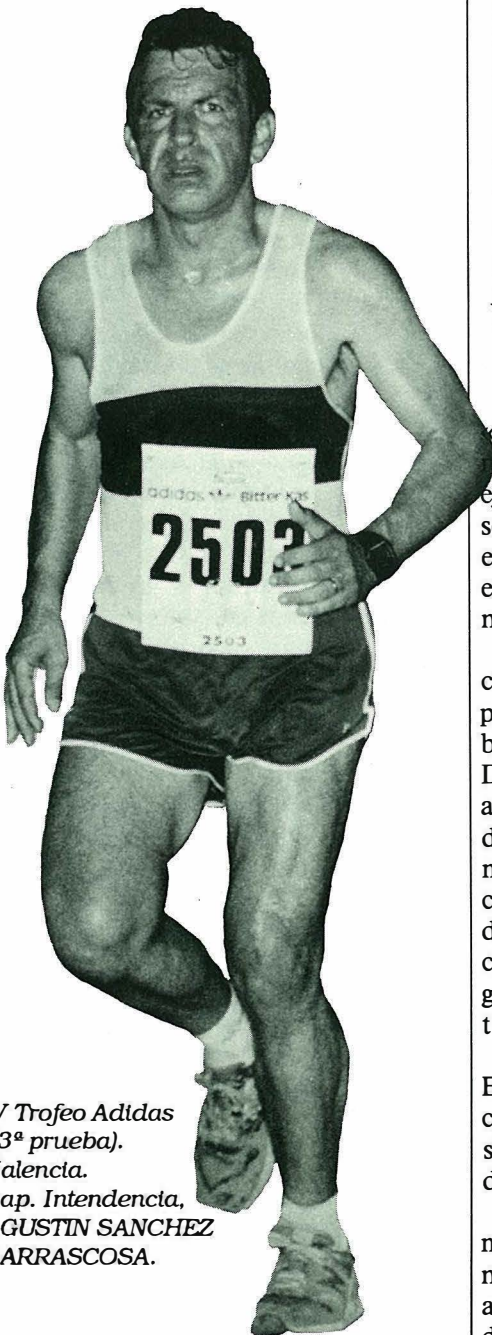
En último extremo denuncian también la falta de una conciencia educadora a nivel de enseñanza en nuestro país, en donde siempre se ha tenido la Educación Física como una asignatura de «tercer orden». Ahora, parece ser, con 50 años de retraso, que esto va a cambiar y se pretende que la Educación Física sea una materia de Enseñanza de primer orden.

Lo cierto es que si queremos una juventud sana, debemos poner los medios a su alcance y, sobre todo, «practicar con el ejemplo», «conseguir que el ejercicio diario sea tan necesario como el propio alimento», según nos comenta el Coronel Castro;



Maratón de Madrid. Abril 1991.

*Resaltamos la importancia que tiene para ellos poder contar con el apoyo familiar incondicional, que les empuja a afrontar con ilusión los entrenamientos, por duros y largos que deban ser en cada caso.*



IV Trofeo Adidas  
(3ª prueba).  
Valencia.

Cap. Intendencia,  
AGUSTIN SANCHEZ  
CARRASCOSA.

Hay que lograr que, si por cualquier motivo, un día no se puede hacer el ejercicio que se acostumbra, llegues a sentirte mal por esa falta; sin duda ese es el mejor indicio para saber que el Deporte forma ya parte de uno mismo».

Terminamos nuestra animada charla con serias advertencias, por parte de nuestros interlocutores, sobre los excesos en la práctica de los Deportes, pues, como ellos mismos aseguran, puede ser tan perjudicial el defecto como el exceso; hay que conocer las propias limitaciones y marcarse metas posibles. Para la práctica del Deporte es indispensable contar con un buen entrenamiento, siempre guiado por una persona debidamente cualificada.

Agradecemos a los integrantes del Equipo JUCEN de Madrid sus sabios consejos, y les rogamos que sigan siendo el espejo donde se miren todos nuestros jóvenes.

Recogemos también el ruego de nuestros entrevistados para que se mencione la figura del C.F. Touza, actualmente destinado en Pontevedra, por ser quien ha logrado subir al podio de campeón en más ocasiones

con motivo de los Campeonatos Interejércitos, y por el que sienten una gran admiración. También tienen un especial recuerdo para todos los ausentes y que, por méritos propios, deben figurar entre los mejores: Tcol. de Inf. de Marina Sordo, actualmente en la Reserva; los doctores Calvo y Fernández, destinados en la Policlínica Naval, el Comte. del Valle, destinado en la JAL, coronel Gil Gundín, destinado en el TEAR, y un largo etcétera, por el que piden excusas a los no mencionados.

Nos piden asimismo, que hagamos resaltar la importancia que tiene para ellos poder contar con el apoyo familiar incondicional, que les empuja a afrontar con ilusión los entrenamientos, por duros y largos que deban ser en cada caso; por otra parte, las competiciones fuera del lugar de residencia, exige a la familia una gran dosis de renuncia y comprensión, sin la cual les sería imposible dedicarle tanto esfuerzo y sacrificio al deporte.

A todos ellos, pues, nuestro agradecimiento también por fomentar con su ejemplo, unos, y su apoyo, otros, el Deporte de la Armada.



# La Asociación Mutua Benéfica de la Armada (AMBAR) informa

*En el número de octubre de 1980 de la «Revista de Marina», la AMBAR informaba de su situación y, particularmente, de los sistemas financieros que seguían las entidades de previsión social en España y en los países de nuestro entorno que eran el de reparto y el de capitalización.*



**D**E ambos sistemas se señalaba la tendencia al de capitalización, que es al que la AMBAR también propone, no sólo por razones puramente económicas sino además por el continuo crecimiento de los costos achacables al aumento de la expectativa de vida y al incesante descenso de la relación entre la población activa y la pasiva que ha pasado de ser 2,7 en 1983 a 2,0 en 1990 y que se prevé que continúe durante los próximos diez años en nuestro colectivo (1,55 en el 2000).

La inclinación de la AMBAR hacia el sistema de capitalización se fundamentaba, pues, en la conveniencia de que las prestaciones que pudiesen percibir los socios beneficiarios (pasivos) no estuviesen condicionadas por la relación que hubiese entre ellos y los socios cotizantes (activos), sino que éstos generasen colectivamente un capital que les garantizase a ellos y a los beneficiarios unas prestaciones determinadas.

Como la AMBAR seguía un sistema financiero de reparto, de modo

que con el importe de las cuotas se pagaba el importe de las prestaciones, sin que se constituyese un fondo que avalase los derechos de todos los mutualistas desde el momento que empiezan a cotizar, y como es obvio que no se puede pasar de aquel sistema al de capitalización de una forma inmediata sino que hay que hacerlo en un período de tiempo de, al menos, quince o veinte años, ahora se está siguiendo un sistema financiero de reparto y capitalización creando unas Provisiones Técnicas constitutivas del capital mencionado.

Esto ha dado como resultado que el activo de la AMBAR haya pasado en diez años (1980 a 1990) de 901.537.382 ptas. a 5.032.950.883 ptas. teniendo en cuenta además, que este último valor es contable, ya que el valor real estaría por encima de los 8.000 millones de pesetas. Es decir, que durante esos diez años se han incrementado considerablemente las Provisiones Técnicas a pesar de haberse pasado a pagar, por prestaciones, de 206.152.606 ptas. en el año 1980 a 907.708.575 ptas. en 1990.

Todo lo dicho supone una firme plataforma desde la que proyectar hacia metas más altas a una mutualidad cada vez más capaz de proporcionar a sus asociados las prestaciones que complementen los haberes pasivos de una forma sensible y así paliar en cierta medida la manera de ingresos producida al cesar su actividad en la Armada. Eso sí —lo que también conviene poner de manifiesto— gracias a que se ha ido creando, a lo largo de años de labor ininterrumpida, una estructura adecuada servida con los medios informáticos imprescindibles y, sobre todo, con el personal técnico más idóneo posible en cada momento que, junto a la dotación de su escasa plantilla civil y militar, han permitido gestionar una Mutua que este año pasado de 1991 ha pagado unas prestaciones cercanas a los mil millones de pesetas y que en 1995 —según previsiones— alcanzarán los mil quinientos millones.

Sin embargo, conviene matizar que la AMBAR, debido a las peculiaridades de su Reglamento, tiene dificultades para alcanzar un sistema finan-



ciero de capitalización absoluto, entre las que se encuentran principalmente las siguientes:

**Uno.**— La cuota y prestaciones que se fijan son unos porcentajes del sueldo regulador. La Administración es quien varía este sueldo regulador, cuando lo cree conveniente; a veces, en diferente medida para cada empleo o escala.

**Dos.**— La cuota, si se mantiene el porcentaje del sueldo regulador, varía cada vez que lo hace éste.

**Tres.**— Las prestaciones se fijan con relación al último sueldo regulador que cobra el asociado antes de su jubilación o de su fallecimiento en activo.

Estas tres particularidades producen un desequilibrio actuarial, ya que las cuotas varían con el tiempo, normalmente aumentando, pero las prestaciones se fijan de acuerdo al último sueldo regulador, es decir, con el más alto. Por tanto, los aumentos en los haberes repercuten en las prestaciones durante toda su vigencia, mientras que las cuotas solamente en las que el asociado no ha satisfecho aún.

---

**"Los estudios actuariales aconsejan contrarrestar la paulatina disminución de las Provisiones Técnicas que se producirá en los próximos cinco años debido al incremento de las futuras obligaciones (nuevas pensiones de retiro y jubilación singularmente concentrados."**

---

Para paliar esta anomalía, el Reglamento determina que el asociado abonará por una sola vez, el 50 % del aumento mensual del sueldo regulador, cuando éste se produzca.

---

**"La AMBAR goza de buena salud. su activo ha pasado en diez años (1988-1990) de 900 millones a 5.000 millones de pesetas (en valor real por encima de los 8.000 millones)."**

---

Sin embargo, esto no es suficiente, sobre todo cuando se producen notables subidas de los haberes, como ha sucedido repetidas veces en los últimos años.

Por otro lado, en la AMBAR, una sola cuota da origen a cuatro posibles prestaciones:

**A.**— Una pensión de jubilación, que en la actualidad equivale a 6 veces la última cuota.

**B.**— Un seguro de vida entera (auxilio por fallecimiento), que en este momento es igual a 420 veces la última cuota. Y aquí es conveniente señalar que normalmente se hacen los seguros de vida hasta los 65 años, con una prima determinada anual, que se pierde si no fallece antes, puesto que lo que se cubre es un riesgo, no un hecho cierto. Si se quiere que el seguro sea de vida entera, es decir, que se cubre sea cual sea la edad a que se fallezca, el asegurado deberá seguir pagando, después de los 65 años, una prima generalmente mucho mayor. En la AMBAR sucede de todo lo contrario ya que el auxilio se cobra siempre, y con la ventaja de que a partir de los 65 años se deja de pagar la prima (cuota) correspondiente.

**C.**— Una pensión de viudedad, que es 5 veces la última cuota del asociado y, en su concesión, no se tiene en cuenta la edad

de la viuda, o de las viudas, si aquél se ha divorciado. Además en el caso de que la viuda pierda el derecho a percibir la pensión, por haber vuelto a casarse, lo recupera si en viuda de nuevo o se divorcia.

**D.**— Una pensión a los huérfanos o a los padres del asociado de 5 veces la última cuota. Pensión que para las hijas solteras, viudas o divorciadas no tiene límite de edad.

Como se ve, con una sola cuota se cubren varias prestaciones —muchas de ellas inconcretas en el tiempo—, de porcentajes altos, y siempre, como hemos dicho, referidos al sueldo regulador que fijó la última cuota.

La AMBAR viene realizando estudios actuariales periódicamente con una proyección futura de cinco o diez años, para conocer, con el margen de error razonable en estos casos, pero con la antelación suficiente, la posible situación de la asociación en los próximos años y así poder tomar las medidas oportunas para corregir, si fuese necesario, las desviaciones detectadas.

El estudio actuarial terminado en junio de 1991 señala en sus conclusiones, que el estado de la Mutua puede considerarse positivo y con buenas posibilidades de hacer frente a sus obligaciones actuales, pero que esta situación de hoy no es de esperar mejor a medio y largo plazo, porque los resultados previsibles obtenidos para los próximos cinco años dejan entrever una paulatina disminución de las Provisiones Técnicas debido al incremento de las futuras obligaciones (nuevas pensiones de retiros y jubilaciones singularmente concentrados).

Un postre estudio actuarial, complementario del anterior, efectuado en octubre de 1991, ha perseguido conocer más profundamente el desarrollo de la proyección futura de la AMBAR y, para ello, partiendo de la situación económico-contable el 01.01.91 y la prevista para el 01.01.96 (período que comprende el anterior estudio), se ha pretendido contestar a la siguiente pregunta: ¿Hasta qué punto la AMBAR podría cumplir sus compromisos, si suponemos que en esas fechas se paraliza, o sea, no ingresan más socios y el sueldo regulador que fija las cuotas y las prestaciones queda congelado?

---

**"La SOLIDALIDAD debe empezar en la juventud y reforzarse en la madurez para alcanzar el fruto en la edad avanzada."**

---

Para ello, en ambos tiempos, se ha calculado, por un lado, el valor de las prestaciones futuras actualizadas y, por otro, el valor de las cuotas futuras también actualizadas. La diferencia entre los dos valores (pagos menos cobros), para cada caso, constituye las Provisiones Técnicas necesarias cuyo valor sería el de un capital asociado a la fecha supuesta que, produciendo intereses al 6 % (tasa matemática de capitalización), garantizaría el pago de todas las prestaciones, teniendo en cuenta, claro está, que se cobrarían unas cuotas que también rentarían el 6 %. A medida que transcurriesen los años, desde aquellas fechas supuestas, el capital crecería por la rentabilidad que produje-



ra y por las cuotas que siguiesen pagando los mutualistas todavía en activo; y decrecería por las prestaciones (pensiones y auxilios) que se fuesen pagando a los retirados y jubilados, de tal forma que, en teoría, aquel capital debería hacerse cero cuando desapareciese el último mutualista y con él todas las obligaciones de la AMBAR.

Pues bien, los resultados obtenidos ponen de manifiesto que, si se mantienen los porcentajes actuales del sueldo regulador que fijan las cuotas y prestaciones, efectivamente, en ninguna de ambas fechas se tendrán constituidas las Provisiones Técnicas; pero, mientras en la primera (1991) las constituidas representan un 41,2 % del total de las necesarias, en la segunda (1996) el mismo porcentaje bajará al 33,2 %. Es decir, nos iríamos alejando de la meta de alcanzar el valor de las Provisiones Técnicas necesarias, exigibles según la Ley 33/1984 «sobre Ordenación del Seguro Privado» y el «Reglamento de Entidades de Previsión Social» que la desarrolla por el Real Decreto 2615/1985 (BOE n.º 13); o lo que es igual, iniciaríamos una descapitalización indeseable.

Para corregir este desajuste, dentro de lo que estipula el Reglamento de la AMBAR, sólo cabe variar los porcentajes sobre el sueldo regulador que determinan las cuotas y las prestaciones, aumentando uno o disminuyendo el otro. Como esto último iría en contra del espíritu mutualista fundacional que exige el apoyo a los más débiles económicamente, se ha de actuar sobre las cuotas. ¿En qué medida?

***"El incremento del 2% al 3% del porcentaje que señala las cuotas tiene por objeto cumplir los fines sociales que, conforme con el reglamento, demandan nuestros retirados y jubilados, prestándoles el máximo apoyo posible (prestaciones) sin hipotecar el futuro de quienes, con los mismos derechos y todavía en situación de actividad, los sostienen con sus aportaciones (cuotas)."***

Examinadas las previsiones de resultados de los ejercicios de los años 1991 a 1996, ambos inclusive, y viendo las variaciones que sufren al introducir incrementos sucesivos de la tasa porcentual de cuotas, mediante la aplicación de los modelos construidos para la ejecución del estudio actuarial, se ha llegado a la conclusión ponderada de que un porcentaje del 3 % supone suficiente garantía para salvar el bache pronosticado anticipadamente. Así pues, aumentar de un 2 % a un 3 % el porcentaje de la cuota mensual fue la propuesta que la Comisión Ejecutiva presentó al Consejo de Gobierno y que éste aprobó en la sesión plenaria celebrada el día 16 de diciembre próximo pasado bajo la Presidencia del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada.

Por último, terminamos, en compendio, esta exposición con las siguientes puntualizaciones que esperamos sean recibidas con el interés y generosidad que merece una Asociación tan nuestra.

Los estudios actuariales vienen a decirnos que la Mutua ha crecido proporcionalmente y que continúa gozando de excelente salud, pero que

aún no ha alcanzado lo que, en otros campos del saber, se denomina «desarrollo sostenible», es decir, «aquel desarrollo capaz de satisfacer las necesidades de la generación presente sin comprometer la posibilidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades». Por lo tanto, para que la AMBAR siga cumpliendo en adelante los fines sociales que, conforme con el Reglamento, demandan nuestros retirados y jubilados, prestándoles el máximo apoyo posible sin hipotecar el futuro de quienes, con los mismos derechos y todavía en situación de actividad, los sostienen con sus aportaciones (cuotas), es necesario continuar realizando una buena gestión guiada por criterios actuariales que manifiesten a tiempo desviaciones impropias o peligrosas para el funcionamiento de la Asociación, corrigiéndolas en el momento oportuno mediante la aplicación del artículo veintiocho del Reglamento, que permite efectuar los retoques convenientes en los porcentajes que precisan las cuotas y las prestaciones.

***"La AMBAR sigue un sistema financiero mixto de reparto y capitalización con tendencia a este último."***

Esto es lo que se ha hecho al firmar el Sr. Ministro de Defensa la Orden Ministerial n.º 12/1992 de fecha 12 de febrero por la que se fija el sueldo regulador, cuotas y prestaciones de la AMBAR, publicada en el Boletín Oficial de Defensa n.º 32, como remate a las actividades y procesos expuestos a lo largo de este artículo informativo.

No como nota justificativa, sino como recordatorio plausible, es bueno resaltar que desde 1979 (hace DOCE años) se han mantenido sin variación las cuotas en el 2 %, mientras que las pensiones mínimas se han doblado (de 1.000 a 2.000 ptas.), las pensiones de los retirados y jubilados aumentaron en 1991 en un suplemento del 20 % de las mismas, y los auxilios por fallecimiento han subido su porcentaje en cuarenta puntos (del 30 % al 70 %) habiéndose quintuplicado su mínimo (de 30.000 a 150.000 ptas.). Esto, independientemente de los aumentos de haberes que en todo momento llevan consigo un aumento del sueldo regulador y por consiguiente de la prestación correspondiente.

Además, realmente, el incremento al 3 % del porcentaje que señala las cuotas, no parece demasiado gravoso si se tiene en cuenta el nivel actual de ingresos y, sobre todo, el beneficio que redundará en el propio asociado por cuanto con este pequeño esfuerzo permanecen inalterables los actuales porcentajes que fijan las prestaciones; sin olvidar la transitoriedad de los efectos que la medida produce, en la esperanza de poder ser compensados pronto al socaire de mejoras sustanciales en el futuro de la economía nacional y la prosperidad de la Armada, siempre confiando sin duda en la adhesión y cariño de todos los mutualistas, militares y civiles, que tanto pueden hacer, cada uno en su puesto, a favor de nuestra AMBAR.

Madrid, 18 de febrero de 1992. ■





La EDITORIAL NAVAL ofrece, como novedad editorial, la obra dirigida por Mariano Cuesta Domingo

# Revista General de Marina (1877-199)

Indices Cronológico, de Autores y de Materias

cuyo precio de venta al público es de **1.695 pesetas (IVA incluido)**.

**Dos volúmenes** de formato 17 x 24 cm., encuadernados en rústica, con 1.936 páginas de papel litos blanco impresas en offset.

La obra, fruto de un exhaustivo trabajo en equipo, dirigido por el prestigioso profesor Mariano Cuesta Domingo (Catedrático de la Universidad Complutense), contiene, además de los índices integrales de autores y de artículos —este último en secuencia numérica cronológica—, un voluminoso y completísimo índice de los contenidos de la **Revista General de Marina**, desde el número inicial hasta nuestros días, elaborado mediante la rotación o permutación de las palabras clave de todos y cada uno de los títulos de los artículos, lo que facilita y simplifica el acceso a la información que se pretende consultar.

Por su singularidad la obra tiene un valor inestimable, no sólo para los estudiosos sino para todos los amantes —profesionales o no— de la temática marítima y naval, siendo imprescindible disponer de la misma en bibliotecas y centros de enseñanza y recomendable de adquisición para los buques y dependencias de la Armada.

La obra puede adquirirse directamente en la Editorial Naval (C/ Montalbán, 2, 28071 Madrid); en el Centro de Publicaciones del Ministerio de Defensa (C/ Pedro Teixeira, 15, 28046 Madrid); en los bibliobuses del Servicio de Publicaciones de la Armada radicados en las Zonas Marítimas, o bien contra reembolso, cursando la Nota de Pedido adjunta.

## NOTA DE PEDIDO

Deseo me remitan contra reembolso .....  
..... ejs. de la obra

**REVISTA GENERAL DE MARINA  
(1877-1990)**

**INDICES CRONOLOGICO, DE AUTORES  
Y DE MATERIAS**

Don .....

D.N.I.: .....

Dirección: .....

..... C.P.: .....

Población: .....

Teléf.: .....

(Firma)

**EDITORIAL NAVAL**  
**Cuartel General de la Armada**  
**Montalbán, 2**  
**28071 MADRID**  
**Teléfono: (91) 532 82 66**  
**Fax: (91) 534 14 43**

# REVISTA GENERAL DE MARINA (1877 - 1990)

**ÍNDICES CRONOLÓGICO, DE AUTORES  
Y DE MATERIAS**



**TOMO I**

**EDITORIAL NAVAL**  
**INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL**  
**MADRID - ESPAÑA**  
**1991**





**En el BOE núm. 205 fecha 21 Dic. 91 pág. 41246; así como en el número de la Revista Española de Defensa, del mes de enero, se publica en forma de cómoda separata en esta última, la Ley Orgánica 13/1991, de 20 Dic., del Servicio Militar, ley de elevada importancia para el personal militar.**

**Este BIP ha querido contribuir a su difusión comentando los puntos que, a su juicio, más pudieran interesar a sus lectores, así como un extracto del texto aprobado en el Pleno del Congreso de los Diputados, relativo a la citada Ley.**

### COMENTARIO

**L**A Ley Orgánica del Servicio Militar es el primer texto legal en el que se recoge el modelo mixto de Fuerzas Armadas que se pretende alcanzar a medio plazo. En este modelo, la tasa de profesionalización se situará entorno al cincuenta por ciento, lo que en términos generales significa que será necesario duplicar los actuales efectivos de tropa y marinería profesionales.

Además de regular, como es lógico el propio servicio militar, la Ley abre vías para hacer efectiva la tasa de profesionalización antes apuntada y establece algunas de las líneas principales que permitirán configurar el marco general de un nuevo modelo de tropa y marinería profesionales.

En primer lugar, la Ley establece una clara diferenciación entre militares de reemplazo y profesionales. Todo aquel que se incorpore voluntariamente y de forma retribuida a las Fuer-

zas Armadas por un período de tiempo superior a los nueve meses de duración del servicio militar, será profesional desde el momento de su incorporación (recuérdese que hasta la entrada en vigor de la Ley para ser profesional era requisito indispensable tener tres años de servicios como voluntario especial).

Al no exigirse el requisito previo de haber cumplido el servicio militar como voluntario especial, se podrá acceder a profesional de tropa y marinería con el servicio militar cumplido, con edad superior a los veintitrés años que hasta ahora limitaban el acceso al voluntariado especial y también permite el acceso de la mujer.

La Ley suprime el límite máximo de ocho años de tiempo de servicio hasta ahora vigente y establece que la relación de servicios de los profesionales de tropa y marinería se establecerá mediante compromisos que podrán ser prorrogados previa superación

de los requisitos y en las condiciones que reglamentariamente se establezcan, aspecto que deberá ser desarrollado en la legislación que reglamente el nuevo modelo de tropa y marinería profesionales.

La Ley reserva el empleo de Cabo Primero exclusivamente para el personal de tropa y marinería profesionales, pues los soldados y marineros de reemplazo sólo podrán ascender hasta el empleo de Cabo.

Quienes lleven al menos un año de servicios efectivos en el empleo de Cabo Primero podrán acceder por promoción interna a la enseñanza militar de grado básico, reservándose para ello al menos un sesenta por ciento de las plazas convocadas.

Al tener la consideración de militares de empleo de la categoría de tropa y marinería profesionales desde el momento de su incorporación quedarán incluidos en el grupo «D» y en consecuencia, sus retribuciones se ajustarán al régimen ge-





neral del resto de los profesionales, lo que les permitirá ser remunerados por los mismos conceptos en las condiciones que reglamentariamente se determinen.

La Ley dispone, además, que el tiempo cotizado como profesional de tropa y marinería será objeto de cómputo recíproco entre los distintos regímenes de la Seguridad Social. Ello quiere decir que el tiempo servido en las Fuerzas Armadas contará para el señalamiento de haberes pasivos en las mismas condiciones que el resto de las actividades profesionales, con independencia de que se abandonen las Fuerzas Armadas para emprender otra clase de actividades en la vida civil.

La Ley establece también que el tiempo de servicio como profesionales de tropa y marinería se considerará mérito para ingreso en la Administración militar, en la Guardia Civil, en el Cuerpo Nacional de Policía o en las Policías Autonómicas y para el acceso a puestos de trabajo del Ministerio de Defensa y de sus organismos autónomos. Esta previsión de la Ley abre un camino amplio para que los profesionales que no accedan a las Escalas Básicas por promoción interna puedan encontrar otras vías para su actividad profesional fuera del ámbito estricto de las Fuerzas Armadas.

En este marco general, han comenzado los trabajos del diseño de un nuevo modelo de tropa y marinería profesionales en el que, además de contemplar los puntos anteriormente expuestos, se incluirán, entre otras previsiones, la garantía o apoyo, según los casos, a la formación ocupacional o profesional y a la reinserción laboral, de acuerdo con los años de servicio; se tendrá derecho a percibir el subsidio de desempleo en los mismos términos que el resto de los trabajadores por cuenta ajena y, por supuesto, se tendrá la cobertura sanitaria del Instituto Social de Fuerzas Armadas.

**Extracto del texto aprobado por el Pleno del Congreso de los Diputados, en su sesión del día 27 de junio de 1991, en relación con el estudio y seguimiento de las cuestiones relacionadas con el modelo de Fuerzas Armadas en su conexión con el servicio militar**

## I. Situación internacional

### 1. La situación actual en Europa

Al iniciarse la última década del siglo XX, la situación en que se encuentra Europa, en relación con los aspectos de defensa y seguridad, viene jalonada por una serie de acontecimientos ocurridos a ritmo marcadamente intenso. Entre ellos, merecen destacarse por su importancia:

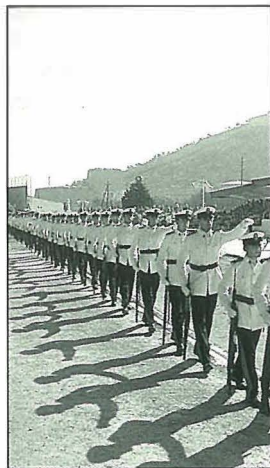
A. El nacimiento de un nuevo orden internacional que, en el marco de cambios profundos, se caracteriza por la pretensión general de sustituir una política de bloques antagónicos por una política de cooperación entre todos los países.

B. La cumbre de la Alianza Atlántica, celebrada en Londres en julio de 1990, en la que se firmó una Declaración sobre la necesidad de transformación y adaptación de la Alianza Atlántica a las nuevas circunstancias y en la que se reconoce que la evolución de la Comunidad Europea hacia la Unión Política y, en especial, hacia la afirmación de una identidad europea de la seguridad común constituirá una importante contribución para reforzar la solidaridad atlántica y establecer un nuevo orden europeo.

C. La firma del Tratado sobre Fuerzas Convencionales en Europa, el 19 de noviembre de 1990 en París, por los veintidós países miembros de la Alianza Atlántica y del Pacto de Varsovia, que pretende una reducción sin precedentes de las Fuerzas Armadas presentes en el teatro europeo y eliminar las asimetrías existentes entre el armamento de los dos bloques y la capacidad de lanzar ofensivas a gran escala y por sorpresa.

D. La Carta de París para una nueva Europa, firmada el 21 de noviembre del pasado año por los 34 Jefes de Estado o de Gobierno de los Estados participantes en la Conferencia sobre la Seguridad y la Cooperación en Europa, en la que se reafirman los principios básicos sobre los que se asientan la democracia y las relaciones entre los países, el empeño de abstenerse de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado y el compromiso de arreglar las controversias por medios pacíficos.

E. La inestabilidad de la región del Mediterráneo, inquietud que manifiestan los Estados signatarios de la Carta de París al afirmar que «nos inquietan las continuas tensiones que se manifiestan en la región y renovamos nuestra determinación de intensificar los esfuerzos hacia la obtención por medios pacíficos de soluciones justas, viables y duraderas». Problemas demográficos, étnicos, económicos, sociales, culturales y religiosos se entrecruzan en un área cargada de







incertidumbre, donde se hace necesario fortalecer las relaciones de cooperación, propiciar la relajación de tensiones y favorecer las medidas que reduzcan la excesiva concentración de armamentos que tiene lugar en la zona.

Todos estos acontecimientos permiten avanzar ciertas conclusiones iniciales que tendrán incidencia en la defensa y seguridad de Europa:

\* En el aspecto político:

\*\* La práctica desaparición del bipolarismo y de la confrontación entre bloques.

\*\* Un resurgimiento del papel de Naciones Unidas, como organismo gestor de la paz y seguridad internacionales.

\*\* Las dificultades para establecer una política exterior común en el seno de la Comunidad Europea y las prometedoras experiencias en el campo de la coordinación militar en el seno de la UEO.

\*\* La voluntad decidida de la comunidad internacional de restablecer la paz en la zona.

\*\* La decisión española de ocupar el lugar que le corresponde en la comunidad internacional y aceptar los compromisos y asumir las responsabilidades que ello significa, y que entraña una definición de la política de defensa en un marco europeo y en el seno de un sistema de alianzas que obligan a una redefinición de nuestras Fuerzas Armadas, decisión que obtuvo el respaldo de la inmensa mayoría de las fuerzas políticas con representación parlamentaria en el Congreso de los Diputados.

\* En el aspecto militar:

\*\* La mayor eficacia operativa de los ejércitos altamente tecnificados, lo que implica el ocaso de los ejércitos de masas.

\*\* La conveniencia de disponer de Fuerzas Armadas potentes y móviles, bien adiestradas, capaces de desplegar en cortos períodos de tiempo.

## 2. La dimensión europea de defensa y seguridad

La Europa de los 90 no puede concebir su seguridad como lo hiciera durante los decenios precedentes. La desaparición del aparato militar del Pacto de Varsovia no es más que la constatación de un nuevo estado de cosas, en donde la necesidad de articular la defensa frente al «bloque» político-militar contrapuesto ya no corresponde a toda la realidad.

Europa se encuentra ahora ante una oportunidad histórica para proseguir el proceso de su integración política, relanzando en la Cumbre de Roma, de diciembre de 1990, que contempla los asuntos de defensa y seguridad como un aspecto más de la Unión Política Europea y cuyo objetivo último es lograr una política exterior y de defensa y seguridad comunes. Sólo así se podrán respaldar en el futuro de las decisiones políticas y defender los legítimos intereses europeos.

Sin embargo, este proceso integrador tiene un largo camino por delante debido a las diferentes percepciones de algunos países sobre la futura arquitectura de la defensa europea. Mientras no se concluya una

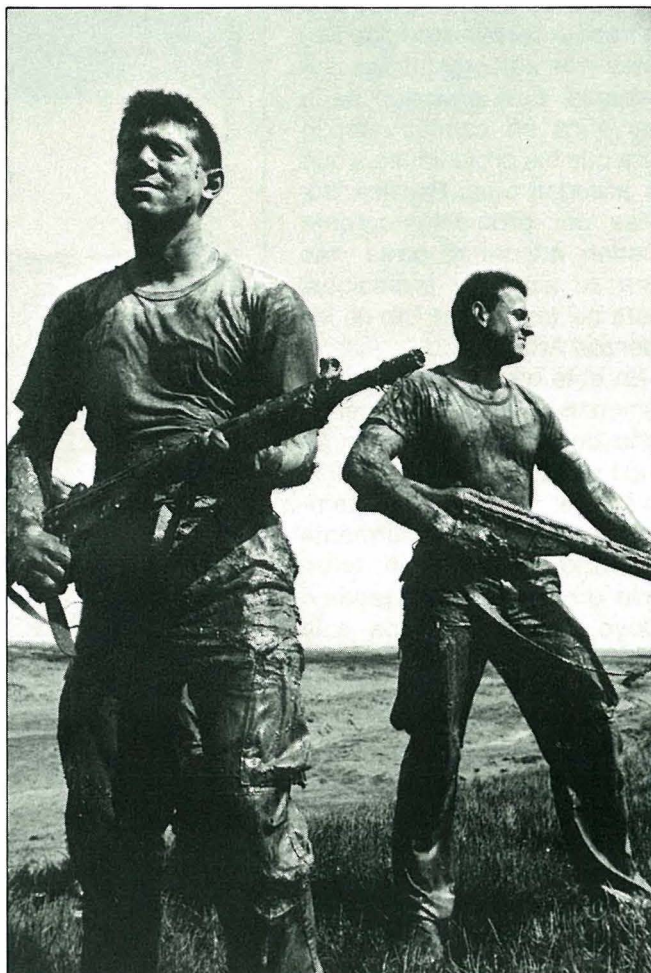
integración defensiva, la defensa y seguridad europeas descansan principalmente en:

\* La Alianza Atlántica, en la cual la aportación es fiel reflejo de una futura identidad en materia de seguridad cuyo desarrollo, como reconoció el Consejo de la Alianza Atlántica en julio de 1990, contribuirá a la construcción de un verdadero pilar europeo en el seno de la Alianza.

En las actuales circunstancias la OTAN es un organismo de seguridad estable y eficaz para sus miembros y para los que no lo son. El trance de alteración doctrinal y estratégico por el que atraviesa le debería permitir la continuación de su credibilidad político-defensiva en el terreno de la cooperación Europa-EEUU.

\* La Unión Europea Occidental, revitalizada en los últimos años, núcleo de un sistema de seguridad europeo, que en el futuro podría aportar su contribución al proceso de Unión Política. La crisis del Golfo Pérsico ha servido como banco de pruebas de la cohesión en el seno de este organismo europeo.

España debe indudablemente apostar por una Europa fuerte y unida, capaz también de asegurar razonablemente las necesidades conjuntas de su defensa. Debe hacerlo en principio concretando en la UEO, convertida en parte de la integración comunitaria, la realización de ese proyecto.







### 3. Los ejércitos occidentales

En el marco de la situación internacional expuesta y en una época de cambios tan profundos como la presente, es lógico que las naciones occidentales se planteen el interrogante de cuál será el cometido y la estructura de sus Fuerzas Armadas dentro de ese esquema de defensa y seguridad común que actualmente empieza a debatirse en Europa.

Es evidente que toda política de defensa y seguridad debe tener a su disposición unas Fuerzas Armadas que no sólo disuadan de presiones exteriores, eviten las guerras y sean suficientes para controlar las crisis y conflictos que previsiblemente puedan desencadenarse, sino que también permiten la defensa de los propios intereses y respalden la acción política que la potencia económica de Europa requiere.

En consecuencia, las Fuerzas Armadas europeas deberán ir adaptándose a la evolución de la situación internacional y, por supuesto, de acuerdo con los principios, recientemente aceptados por todas las naciones de mantener sólo las capacidades militares que sean necesarias para evitar la guerra, deberán encontrar un punto de equilibrio entre todos estos factores de forma que sean capaces de asegurar una defensa eficaz.

Este reto ha sido ya analizado por los Jefes de Estado o de Gobierno de las naciones de la Alianza Atlántica quienes, en su Declaración de Londres, del 6 de julio de 1990, definieron en los siguientes términos los elementos principales que caracterizarán la estrategia y la estructura de las Fuerzas Armadas aliadas:

— La Alianza mantendrá en activo unas fuerzas menores y con una nueva estructura. Tendrán una gran movilidad y versatilidad, de forma que los Gobiernos dispongan de la máxima flexibilidad para responder a las posibles crisis.

— La Alianza reducirá el alistamiento de las unidades en activo, sus requisitos de adiestramiento y el número de ejercicios.

— La Alianza se apoyará en mayor medida en su capacidad de obtener fuerzas donde y cuando las necesite.

España debe hacer frente a sus necesidades defensivas en la dimensión que siempre le fue propia, la mediterránea, y en coordinación con las necesidades defensivas del conjunto que de una parte integra la OTAN y de otra la UEO.

Ello debe manifestarse en la presencia de unas Fuerzas Armadas que sean resultado tanto de la traducción de la voluntad democrática y nacional de defensa, como de las necesidades objetivas que tal defensa marque para nuestro país, en su situación y sus posibilidades. Resultan todos ellos requisitos indispensables para la imaginación de la defensa de España y para la estructuración correspondiente de las Fuerzas Armadas. Las medidas que en ese panorama se adopten tendrán en cuenta la continuidad de la exigencia defensiva nacional.

La mayoría de las naciones europeas tienen un Servicio Militar obligatorio complementado por una tropa profesional más o menos numerosa, en la que se incluye a la mujer en casi todos ellos. Aunque en alguna de ellas, como es el caso de Italia, se ha abierto un debate sobre el tema, razones demográficas y sociales indican que mantendrán el mismo modelo.

La duración media del tiempo en filas del personal de reemplazo en los países europeos de la Alianza Atlántica es de 12 meses, con cierta tendencia a disminuir. En el caso de Francia, ya se ha anunciado su reducción a 10 meses y en cuanto a la República Federal de Alemania se refiere, ha anulado el incremento a 18 meses inicialmente previsto por razones demográficas y aprovechando la reducción de efectivos antes señalada pretende reducirlo a 12.

### El modelo de Fuerzas Armadas españolas para el año 2000

En relación con sus Fuerzas Armadas, España dispone de una oportunidad histórica para concebir y diseñar el modelo de Fuerzas Armadas del año 2000. El modelo español de Fuerzas Armadas debe enmarcarse en el contexto internacional, siguiendo nuestra posición europea en las cuestiones de defensa y seguridad occidental. Se trata de aprovechar el rumbo favorable de los acontecimientos internacionales y de emprender desde ahora las acciones necesarias que nos permitan alcanzar, en el corto período de una década, unas Fuerzas Armadas con el grado de disponibilidad, con la capacidad de sostener el combate y con el nivel de equipamiento propios de un ejército avanzado.

El modelo de las Fuerzas Armadas del año 2000 debería ser el modelo posible de acuerdo con las disponibilidades de recursos económicos y humanos y con la realidad social española. Este renovado enfoque del planteamiento de la defensa permitiría superar eventuales dificultades de ajuste, imputables al procedimiento tradicional, entre la definición teórica de las necesidades y los recursos disponibles.

Las Fuerzas Armadas españolas carecen en la actualidad, aunque en grado diferente en cada ejército, de la proporción adecuada entre el volumen de sus efectivos humanos y el nivel de sus recursos materiales. Será necesario, por ello, adoptar las medidas necesarias para configurar una estructura de ejército que responda a parámetros similares a los que son comunes en los países europeos de nuestro entorno, lo que, previsiblemente, exigirá situar el gasto de defensa en torno al 2 % del P.I.B. para conseguir el adecuado nivel de equipamiento; reducir el actual volumen total de efectivos militares; y reequilibrar las tasas de proporcionalidad entre el número de militares y civiles al servicio de la defensa, el de oficiales y suboficiales y el de efectivos de tropa profesional y de reemplazo lo que, en este último caso, implicará un aumento notable de los efectivos de tropa profesional. ■



# Dos veteranos de la Zona Marítima de Canarias

*Durante nuestra estancia en el Arsenal de Las Palmas tuvimos la ocasión de conocer a don José Almeida y a don Eduardo Aguilar Galván, ambos con muchos años de servicio en la Armada y muy apreciados por todos los que a diario conviven con ellos.*

Don Eduardo Aguilar Galván nos acompañó en las labores informativas, con su «arma de trabajo», la cámara de fotos, y gracias a su colaboración y eficaz ayuda nos ha sido posible completar de forma muy satisfactoria nuestros artículos.

Don Eduardo Aguilar ha venido cortando el pelo a Jefes, Oficiales y Suboficiales en el Arsenal de Las Palmas durante los veinte últimos años, alternando esta labor con la de fotógrafo y en ambos aspectos trabaja con maestría.

Entre las autoridades de la Armada que recuerda se encuentra el Almirante Molinero, al que conoció primero como Comandante Ferrándiz y posteriormente como Comandante General de la Zona Marítima de Canarias.

Don Antonio Martínez Bogo, Sastre retirado, reconoce que empezó a ser feliz cuando ingresó en la Armada, pues siempre ha tenido muy buena armonía con todos los Jefes, Oficiales y Suboficiales y se ha sentido querido por todos.

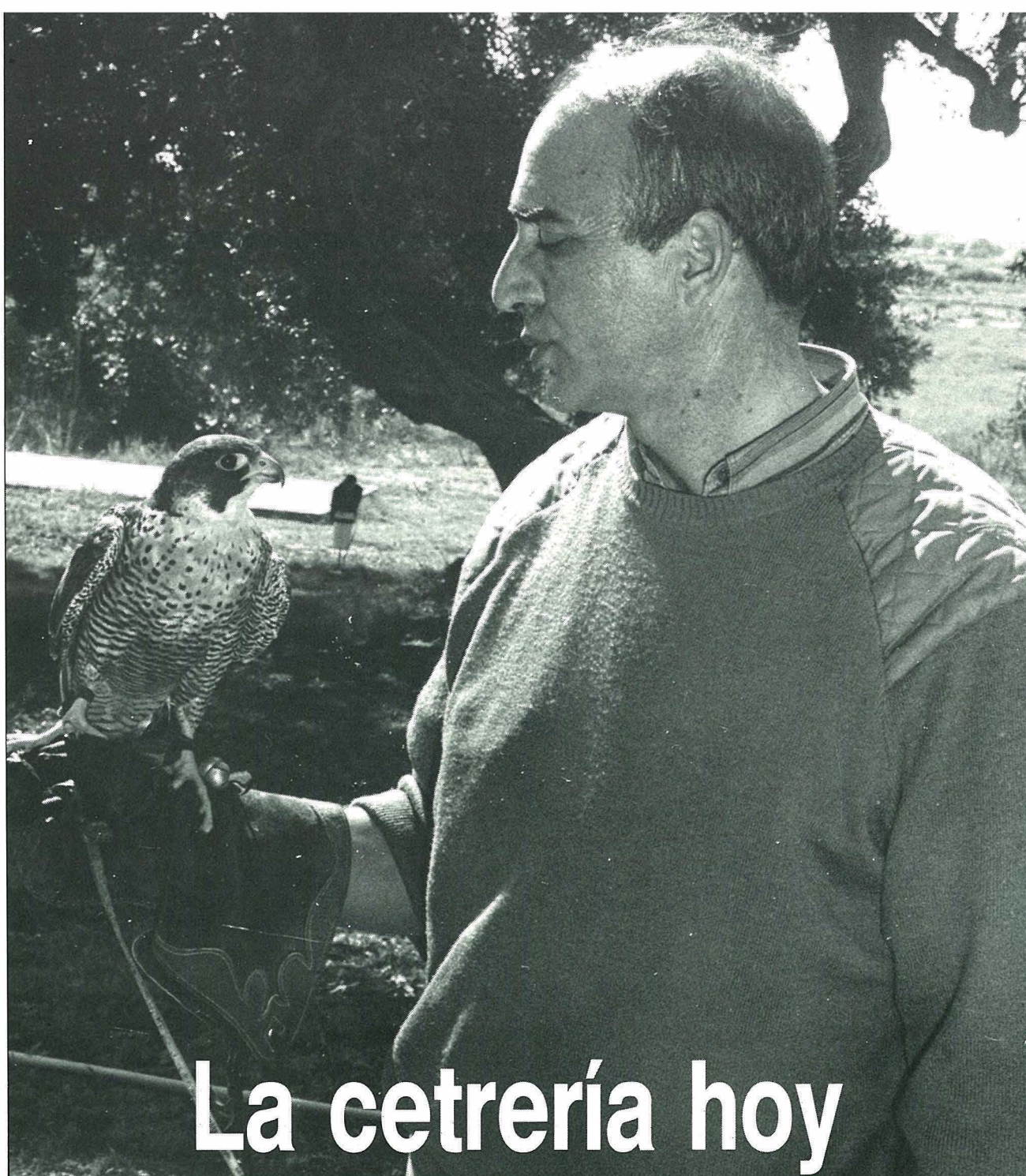
Don José Almeida Almeida, nos cuenta que su primer Jefe fue el Almirante don Fernando Meléndez Bojar, en total ha estado a las órdenes de diecinueve Jefes. Ingresó de marinero en el Cuartel de Instrucción de Cádiz embarcando posteriormente en el «Contra maestre Casado» y en el «Alcalá Galiano» dando la vuelta al mundo en el «Juan Sebastián Elcano», luego volvió a Las Palmas y en esta ciudad asentó su vida.



Recuerda a diferentes Almirantes, como López Costa, Cruz Requeijo, Jaraiz Franco, que fue su primer Ayudante Mayor y, posteriormente, Comandante General de la Zona, a Lopez Arroyo y a Rodríguez Castañón. Muestra su orgullo cuando nos cuenta que ha sido condecorado con la Cruz del Mérito Naval, estado en posesión de la Cruz de la Constancia

de 1.ª, 2.ª y 3.ª clase, así como de la Medalla del Sáhara. Procura hacer el bien a todo el mundo y como contrapartida todo el mundo se porta bien con él. Tiene un hijo pequeño, del que habla con auténtica ilusión y al que espera poder ver algún día en la Escuela Naval y asistir a su Jura de Bandera. Deseamos que así sea.■





## La cetrería hoy

**P**OCO se imaginarían los caballeros medievales aficionados a la cetrería, que hoy pudiera seguir teniendo vigencia este viejo arte de caza que empleando sus mismos métodos de adiestramiento, se utilizase con fines totalmente distintos y en lugares no aptos para la práctica de este deporte.

Este es el caso de la Base Naval de Rota, que ha recurrido al empleo de halcones para mantener limpias las pistas de vuelo de visitantes no deseados, pues la colisión de una aeronave con un ave, fundamentalmente si ésta es de tamaño medio o grande, puede resultar una auténtica catástrofe.

La Base Naval de Rota, es para la fauna, un auténtico paraíso, nadie les molesta, cuenta con amplios espacios para moverse y tienen el alimento «a pie de obra» esto hace que abunden, entre otros, las colonias de pájaros, pues el elevado número de pinares y de otros tipos de árboles, les permite anidar y criar con entera libertad. Por otra parte, la caza atrae a las aves depredadoras.

Por todo ello se ha considerado conveniente tomar una serie de precauciones que permitan mantener las proximidades del aeródromo limpias de pájaros.



De todo ello hablamos con el C.N. D. Cristobal González-Aller Suevos, él es quien nos cuenta, que desde hace un año se está protegiendo el espacio aéreo del helipuerto de invasores «no gratos», por medio de halcones y nos acompaña a visitar el recinto reservado para alojamiento de estas aves.

Nos recibe D. Jesús Brizuela Martínez, encargado de este servicio; el local es sencillo, unas perchas de las que cuelgan una especie de mantas de brillantes colores sirven de alojamiento a los halcones, caso de que el mal tiempo lo aconseje; si no, permanecen al aire libre, a la sombra de dos viejos pinos, con las bañeras situadas en las proximidades, pues necesitan cuidar las plumas y desparasitarse con frecuencia. Llama la atención la belleza del halcón, su figura majestuosa, su mirada en permanente vigilancia; los hay de diferentes tamaños y plumajes y, junto a ellos, aunque suficientemente alejados para estar fuera de peligro, un cernícalo les hace compañía; es un animal que encontraron herido y sin posibilidad de volar y que hubiera terminado en el estómago de cualquier gato de los que abundan en la Base.

## ANTECEDENTES SOBRE EL TEMA

D. Jesús, nos pone en antecedentes sobre el tema del uso de la cetrería para fines de seguridad en vuelo. Nos cuenta que la primera colisión de un ave con un avión, de la que se tiene conocimiento, ocurrió en 1910, en Estados Unidos, por lo que se empezó a pensar en utilizar algún método para alejar a los pájaros de las pistas de aterrizaje. Por otra parte los halconeros sabían que las zonas de caza se agotaban al cabo de un cierto tiempo, pues los pájaros emigraban de ellas, cuando la presencia de los halcones se hacía habitual; es decir tenían que buscar nuevos cazaderos. Por ello, si se convertía un aeródromo en un hábitat de halcones, se conseguiría mantenerlo limpio de pájaros.



En Inglaterra, terminada la II Guerra Mundial, los halconeros pusieron sus aves al servicio de los aeropuertos, aunque esta idea se desechó al final. En España la idea triunfó de la mano de Félix Rodríguez de la Fuente, en la Base de Torrejón de Ardoz, pasándose posteriormente a Barajas.

En Rota se ha montado este servicio en 1990, hay pues poca experiencia sobre el tema y es difícil cuantificar los resultados, aunque sí se puede comprobar que los pájaros se retiran. Normalmente vuelan a diario cuatro halcones, a lo largo de la mañana, aunque las fechas críticas son las que coinciden con la emigración de las aves; es entonces cuando se ve en toda su extensión el trabajo de los halcones.

Charlando con D. Jesús, nos enteramos que hay dos grandes grupos de pájaros, aquellos que su plumaje les permite camuflarse en el suelo y permanecen en tierra mientras vuela el halcón; y los que, por ser visibles en el campo, se ven obligados a recurrir a su velocidad de vuelo o a refugiarse en el número, para defenderse de los depredadores.

Este tipo de aves conoce la capacidad del halcón para desarrollar su ataque, consistente fundamentalmente en alcanzar una altura de vuelo tal, que le permita picar sobre su víctima, éste procura mantenerse siempre fuera de estas distancias. El resultado final es que se aleja de la zona de ataque del halcón y por ello de las pistas de aterrizaje; que es lo que se persigue.



## METODOS PARA EXPULSAR AVES

---

Es importante distinguir los resultados que se puedan obtener con los diferentes métodos, pues unos son puntuales; es decir, existen mientras funciona el sistema, y desaparecen al desaparecer éste, otros son residuales, perduran aunque haya desaparecido el método, por lo menos durante un tiempo. Este es el caso de los halcones, que convierten su zona de vuelo en una zona prohibida para las aves.

Hay que tener en cuenta que las zonas de pistas, debido al calor que desprenden los motores de los aviones, son zonas térmicas que ayudan a las aves rapaces a elevarse sin problemas en el cielo, y por ello rentables. Se hace pues necesario mantenerlas alejadas de esta zona. Hay un método que consiste en emitir por altavoces el grito de alarma de las aves, el problema está en que éstas terminan descubriendo que no existe tal peligro y se acostumbran a la alarma, por ello no debe abusarse del conocido cuento «que viene el lobo», al final nadie hace caso.

El halcón ofrece una serie de ventajas con relación a otras aves, es la que más asusta por su actitud de ataque. Se alimenta exclusivamente de pájaros y se encuentra física y anatómicamente preparado para la caza «en picado» gracias a su densidad y figura aerodinámica. Además, otros pájaros son mejores cazadores, como el azor, pero menos espectacular y por ello menos útil, ya que de lo que se trata es de expulsar, no de cazar, cuanto más asuste mejor, aunque los resultados en la caza sean más pobres.

Hay 23 subespecies del FALCO PEREGRINO, una de ellas la española, otra la escocesa, ésta última un poco mayor, pero menos agresiva. En el trabajo se utilizan indistintamente machos y hembras, siendo éstas últimas una tercera parte mayor.



## UN DIA DE TRABAJO EN LA BASE NAVAL

---

Las horas de trabajo de los halcones están supeditadas a la climatología, vuelan cuando el resto de los pájaros vuelan. En verano se empieza entre ocho y nueve de la mañana, y se para cuando el calor lo aconseja. Entonces se les da de comer y ya han terminado su jornada laboral. Se les deja a la intemperie hasta la noche, pues necesitan tiempo para cuidar su plumaje.

Se inicia la jornada dando una vuelta alrededor de las pistas, procurando eliminar todo alimento de las aves depredadoras, conejos muertos, etc.; localizada una zona en que se encuentre una bandada de pájaros se suelta un halcón, si es una zona conflictiva, por los vuelos, se avisa a la torre de control, si se puede se busca una zona que no interfiera con las actividades de las aeronaves.

Al halcón se le coloca un pequeño emisor, que permita localizarle en todo momento, mediante una antena direccional. Esto tiene la ventaja de poder dirigirle hacia donde se quiera que vuele, para ello se agita un señuelo, que el pájaro relaciona con una posible presa, lo que hace que se coloque en la vertical del señuelo, el vuelo dura alrededor de 15 minutos, posteriormente se le recoge y se buscan nuevos lugares de empleo, cuando se ve limpio el horizonte se regresa a casa.

## MANEJO DEL HALCON

---

Cuando se empieza a trabajar con un halcón, es necesario en primer lugar amansarlo, convencerle de que no se le va a hacer daño. Para ello es necesario mantenerle varias noches sin dormir, lo que resulta cansado para el halconero y para el ave, esto permite poder acercársele, al mismo tiempo hay que conseguir que baje de peso, para que el hambre le cree «reflejos condicionados». El halcón trabaja movido por la necesidad de alimentarse, es pues necesario mantenerlo en un equilibrio de peso y hambre, que le permita volar a máximo rendimiento, junto con el deseo de hacerlo para buscar alimento, podría decirse que interesa mantenerlo en el «peso óptimo de un atleta».



# La Escuela de Aplicación de Infantería de Marina

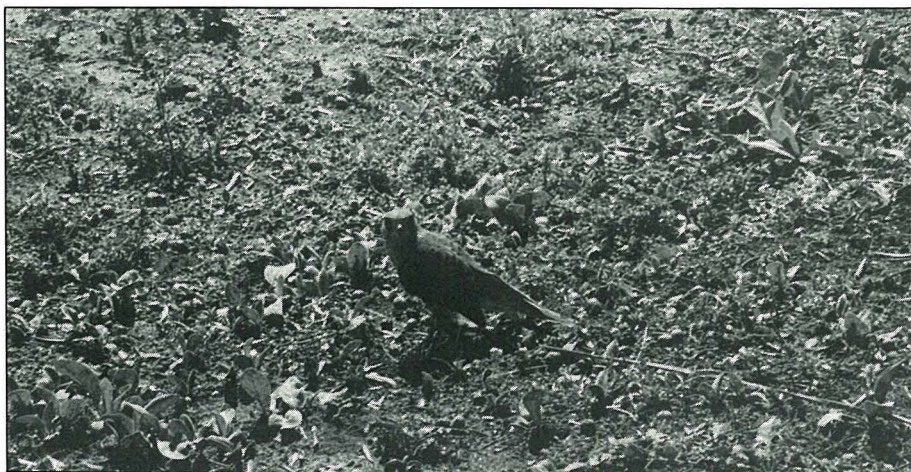
*La Escuela de Aplicación de Infantería de Marina tiene su claro antecedente en la Academia General Central de Infantería de Marina que, ubicada en el mismo lugar, fue inaugurada por S.M. el Rey Don Alfonso XII el día 29 de octubre de 1879, como perpetúa la lápida que recuerda la efemérides en la Fachada Norte del Cuartel de Batallones de la antigua población militar de San Carlos, en el término municipal de San Fernando, la antigua villa de la Real Isla de León, en la provincia de Cádiz.*

**E**L primer Director que tuvo la Academia fue el entonces Coronel de Infantería de Marina que llegaría a ser Inspector General del Cuerpo, don Joaquín Albacete y Fuster, héroe de Cuba y de los combates de Caserío de Murrieta y San Pedro Avanto; el patio de Armas de la Escuela lleva su nombre con legítimo orgullo y como permanente ejemplo.

Posteriormente, en 1913, la Academia tomó la denominación de Escuela de Infantería de Marina y fue cumpliendo sus cometidos hasta el año 1931 en que se cerró, cuando la República declaró a extinguir al Cuerpo de Infantería de Marina.

La ley de 25 de noviembre de 1944 (DO. Núm. 278) dispuso la creación de la Escuela de Aplicación de Infantería de Marina con objeto de:

— Facilitar los estudios propios de la capacitación de Oficiales para el ascenso a empleos superiores.







El Coronel I.M. Joaquín J. Piñeiro Carneiro, Director de la Escuela de Aplicación de Infantería de Marina.

— Impartir los conocimientos para adquirir las especialidades que reglamentariamente correspondían al Cuerpo.

— Desarrollar los cursos precisos para la formación de los soldados especialistas.

Asimismo, la citada ley prescribía que la Escuela estuviere instalada en San Fernando (Cádiz) «en los edificios propiedad de la Marina que designe el Ministerio del ramo».

Pocas fechas después, el DO. Núm. 291, se publicaba la Orden Ministerial de 13 de diciembre de 1944 en la que el Ministerio de Marina disponía que la Escuela de Aplicación de Infantería de Marina se organizase e instalase en el edificio Norte del Cuartel de San Carlos (San Fernando).

Fue así como la nueva Escuela vino a establecerse en el mismo lugar que había ocupado la antigua Academia General Central de Infantería de Marina.

Desde 1944 hasta la actualidad, la Escuela ha evolucionado acomodándose a los distintos Planes de Enseñanza, y a los cometidos iniciales se le han sumado los de:

- Colaborar en el adiestramiento de las Unidades con equipos de:
  - Adiestramiento
  - Dirección de ejercicios
  - Valoración y Arbitraje

— Formar los conductores de los vehículos a motor de las Fuerzas Navales.

— Investigar conocimientos técnicos específicos y

— Evaluar el equipo, armamento, vehículos y material que se ordene.

La Jefatura de Estudios desarrolla su actividad docente a través de las enseñanzas de Formación y Perfeccionamiento que establece la Ley reguladora del régimen del Personal militar profesional, y que imparte a los componentes del Cuerpo de Infantería de Marina.

En la enseñanza de Formación, es decir, la dirigida a la obtención de los primeros empleos de las tres Escalas, la Escuela interviene de forma más amplia y con mayor protagonismo en la Escala Básica (Suboficiales), y lo hace de un modo complementario en áreas concretas y específicas para las escalas Media y Superior (Oficiales).

La enseñanza de Perfeccionamiento incluye tanto el Curso de Capacitación para Comandante de la Escala Superior, como especialidades Complementarias y Aptitudes, que con las nuevas definiciones quedan asignadas a esta Escuela.

La Jefatura de Adiestramiento y valoración (JAV), tiene como principal misión, colaborar en el adiestramiento y llevar a cabo la valoración y calificación de eficacia de todas las Unidades de la Fuerza de la Infantería de Marina.





Su actividad aporta dos importantes características:

— Difunde las últimas doctrinas, tácticas o técnicas adoptadas o desarrolladas por el Cuerpo.

— Da información a la COM-GEIM del verdadero estado de alistamiento para el combate y el nivel de adiestramiento de nuestras unidades.

— Para los ejercicios en que deba intervenir, se constituyen Equipos Operativos temporales con refuerzos de personal procedente de la propia Escuela o de otras unidades.

Estos equipos, según el cometido asignado, adoptan las siguientes denominaciones:

— Equipo móvil de adiestramiento.

— Equipo de arbitraje.

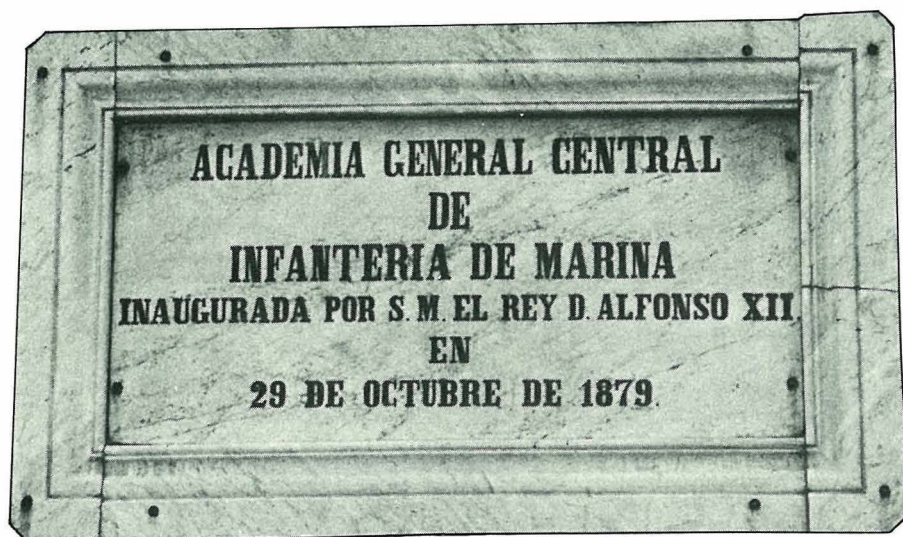
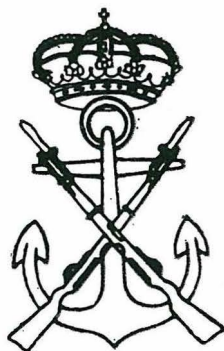
— Equipo de dirección de Ejercicios de Puestos de Mando.

— Equipo de valoración.

Desde la creación de la Academia Central de Infantería de Marina hasta la actual EAIM, con el transcurso de los años, al ala norte del Cuartel de Batallones se fueron incorporando diferentes edificios.



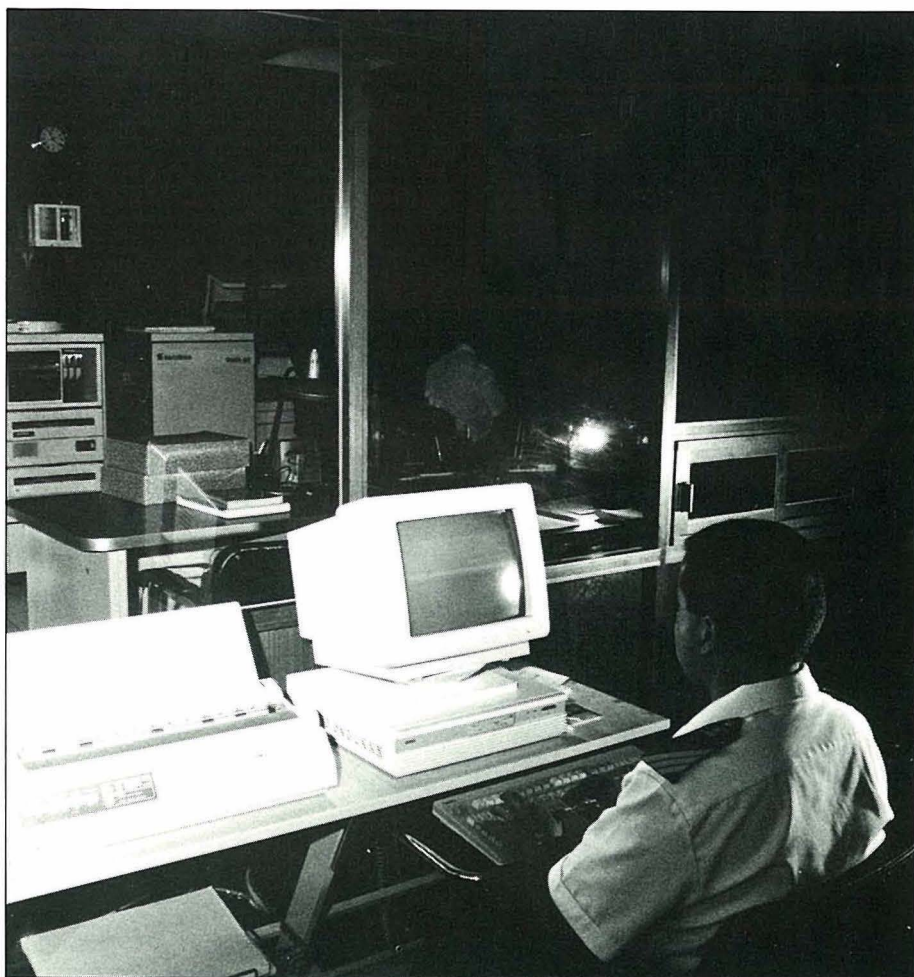
Centro de Adiestramiento Táctico de I.M. (CATIM)



En el primitivo edificio se ubican actualmente: alojamientos (Cías. de Dotación, Conductores y de Alumnos), Oficinas de Ayudantía Mayor y Detall y de Aprovisionamiento, Biblioteca, Ayudas a la Enseñanza, Enfermería, Peluquería y nueve Aulas.

El edificio del Aula Magna en los sesenta, supuso una notable mejora, ya que tenía una gran capacidad. Durante mucho tiempo el centro del Aula lo ocupó una gran maqueta en la que se mostraba todo el despliegue naval y terrestre de un desembarco anfíbio, con un juego de luces para facilitar las explicaciones. Eran los años en se empezaba a rodar en las nuevas técnicas anfíbias y el actual Grupo Delta de la Flota era una incipiente Flotilla de Desembarco. El Aula Magna es un válido instrumento para la vida en la Escuela en todo acto revestido de solemnidad (conferencias, aperturas y clausuras de cursos, etc.), para exámenes, etc. En el mismo edificio se encuentra el despacho del Coronel-Director, y la Secretaría de Dirección.





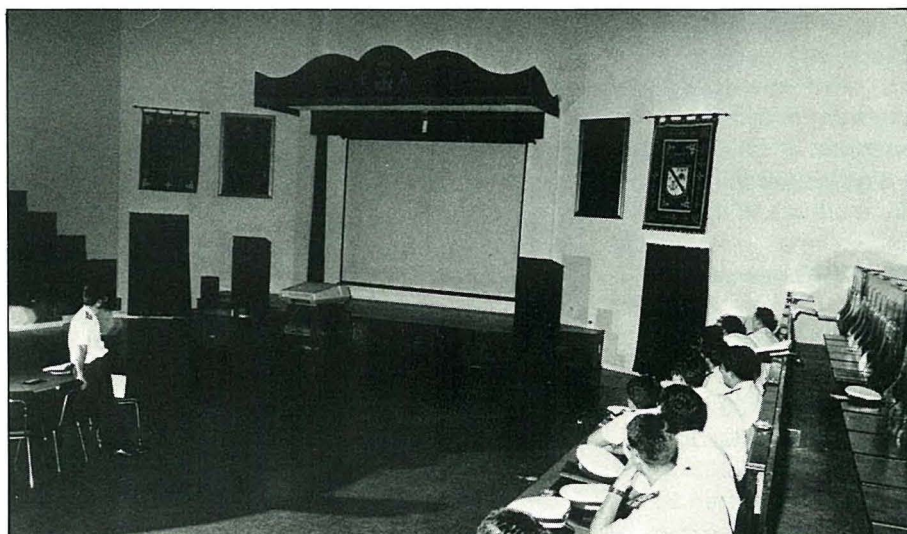
La Escuela tiene problemas de habitabilidad y de infraestructura. Las necesidades más urgentes que presenta la infraestructura son conseguir una pista de prácticas para el adiestramiento de conductores (2.000 por año), y las zonas de aparcamiento de vehículos. Asimismo, en cuanto a habitabilidad se refiere, hay que seguir el proyecto M-1500 del Ministerio de Defensa.

La Escuela de Aplicación de Infantería de Marina, hoy como ayer, sigue cumpliendo con ilusión el difícil e imprescindible deber de mantener las tradiciones de nuestra Infantería de Marina, vinculando sus virtudes militares —tantas veces demostradas a lo largo de la Historia—, y preparando a nuestros infantes para hacerlos capaces de enfrentarse con éxito a las exigencias del combate moderno. ■

Adosado al Aula Magna existe un edificio con: un local de alojamiento (Cía. de Alumnos), Sala de vídeo, Talleres (Carpintería, Electricidad y Fontanería), Despensa, etc.

Cerrando la Escuela por Levante, se levantó en 1965 un edificio en el que se ubicaban la Cocina, comedores de Tropa y de Alumnos, y la Biblioteca de la Tropa.

En 1979 se construyó un nuevo edificio que cierra la Escuela por el Norte, en el que se ubican todos los despachos y oficinas de la Jefatura de Estudios, las aulas correspondientes al Curso de Mando y especialidades de Artillería, Automovilismo y Medios Anfibios Mecanizados, Comunicaciones Tácticas, Zapadores, etc., el Centro de Adiestramiento Táctico de Infantería de Marina (CATIM), con los ordenadores del Juego de la Guerra, y los despachos y oficinas de la Junta de Adiestramiento y Valoración. Asimismo, en este mismo edificio hay dos alojamientos con camarotes para Oficiales y Suboficiales alumnos, el Club de Tropa y el Taller del automóvil.





# La sección de Aviónica de la Flotilla de Aeronaves

**Terminada la Segunda Guerra Mundial, la electrónica irrumpe de forma masiva en las aeronaves, y da lugar a un nuevo concepto de logística: la Aviónica, palabra que a partir de entonces se incorpora al léxico militar aeronáutico.**

**S**U labor fundamental, en el caso de la Flotilla de Aeronaves de la Flota, es atender al Segundo Escalón de Mantenimiento de ésta, en cuanto a electrónica se refiere. Este Segundo Escalón atiende todas aquellas reparaciones que no exigen la presencia de la industria civil o la fábrica constructora del equipo, y es, por lo tanto, básica en la vida de las aeronaves.

La sección de Aviónica comprende una gama amplia de atenciones de material, como es su mantenimiento electrónico, tanto de las comunicaciones como de la ayuda a la navegación.

De todo ello hablamos con el C.C. don Luis Yanes Yanes y el C.C. Antonio E. Lago González, Jefe y Segundo Jefe, respectivamente, de la Sección de Aviónica.

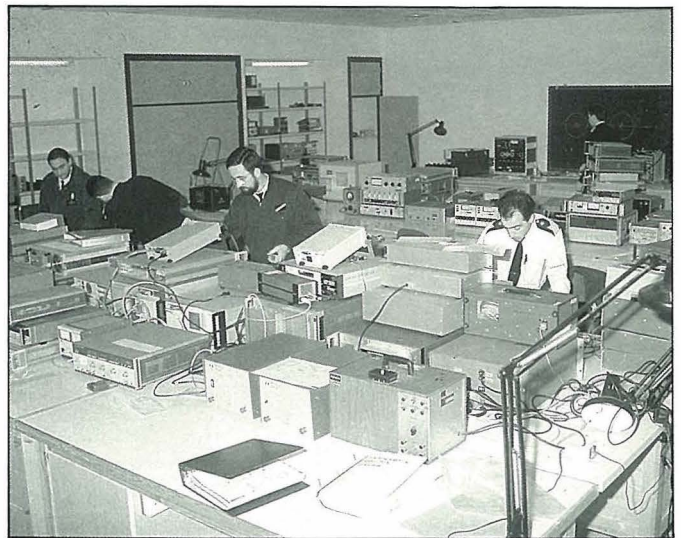
En la Flotilla de Aeronaves esta sección sufre un salto cuantitativo y cualitativo con la incorporación de los helicópteros de la Quinta Escuadrilla, mediada la década de los sesenta y va extendiéndose según se incorporan nuevas unidades con tecnología punta.

Una de las características de la Sección de Aviónica es conjuntar lo antiguo con lo moderno, hay personal que inició su andadura en ella cuando se

creó, y otros de reciente incorporación, convive la tecnología de la válvula, con la de los medios electrónicos más avanzados, como pueden ser los microprocesadores; todo aquí es necesario pues puede llegar cualquier tipo de equipo con infinidad de averías diferentes.

Hay bancos de pruebas convencionales, en que se reparan los equipos de manera artesanal y si éstos son sencillos se investiga la avería, se repara totalmente y se devuelve a la línea de vuelo; mientras, la aeronave ha estado operativa, pues el equipo le fué sustituido por uno en buen estado. Existen asimismo bancos de pruebas de tecnología intermedia, en los que se revisan módulos y tarjetas, que se pueden reparar si se cuenta con los medios y repuestos adecuados; en otros casos el equipo se manda al Tercer Escalón de Mantenimiento, para ser reparados por las empresas civiles.

Existen, por último, equipos de alta tecnología, de última generación, que se revisan, siguiendo un proceso automático de averías, en bancos de pruebas muy sofisticados, que sustituyen el antiguo reparador, por un ordenador, lo que permite realizar un número elevadísimo de comprobaciones en muy poco tiempo.



Si quisiéramos resumir en muy pocas palabras la labor de Aviónica, podríamos decir que trata de establecer la situación inicial de los equipos que en ella entran a reparar, dejándolos de nuevo operativos.

## **Charla con algunos miembros de la Sección de Aviónica**

Aprovechamos esta visita para charlar un rato con algunas de las personas destinadas en la Sección de Aviónica.

*Subteniente don Eduardo Fernández Santiago*, empezó en ella cuando se creó. Recuerda los pocos medios con que se contaba entonces, en comparación con los actuales y reconoce que hoy existe una alta especialización.

*El Brigada Muñoz Carreño* se encuentra «a

caballo» entre el banco automático de pruebas y el manual, aunque más en este último; trabaja en minisoldaduras y repara componentes que, en teoría, deberían ir a parar al Tercer Escalón de Mantenimiento. Piensa que se pueden reparar componentes concretos a través del microscopio, como elementos para localizar la soldadura. Sus compañeros dicen de él que es un «manitas» y que hubiera sido un buen relojero, por la precisión de su trabajo. Muchos equipos pasan por sus manos, pues los demás se los confían.

*El Brigada Dopico Leiracha*, lleva tres años en el taller y está destinado en los bancos automáticos de la Novena Escuadrilla, antes estuvo destinado en



el Primer Escalón de Mantenimiento de la Octava Escuadrilla. Piensa que en su nuevo destino se ven las cosas de diferente forma, se trabaja con un poco de «miedo», pero al final, todo sale bien, pues nunca se arriesga, se tiene siempre presente que son equipos que tienen que permitir volar.

*El Brigada don José Manuel García Gago*, es uno de los pocos especialistas en Electricidad de la Sección. Sus compañeros dicen de él que es un buen electrónico y mecánico. Lleva también tres años en este trabajo y está contento, porque «se puede enterar de lo que hay dentro de los equipos». Es responsable de los sistemas de electricidad de la Flotilla.

*El Sargento 1.º don José Luis Núñez*, trabaja en un banco automático, entró en el taller hace seis años y empezó en un banco manual. Considera que hay una gran diferencia entre una labor y otra; en el banco automático se trabaja con una alta tecnología y tuvo que realizar unos cursillos en Estados Unidos. Piensa que los medios actuales son muy diferentes a los de hace unos años y han aumentado los problemas logísticos y de conocimientos.

*El Sargento 1.º don Salvador Girau Pous* ha vivido dos períodos diferentes en la Sección; estuvo ya en ella de Cabo 1.º y, posteriormente, ha podido volver de Suboficial. En este tiempo pasó por diferentes destinos desde el banco manual al automático. Considera que hoy existe una tecnología muy sofisticada y esto exige conocer diferentes sistemas muy complejos. «Es necesario conocer

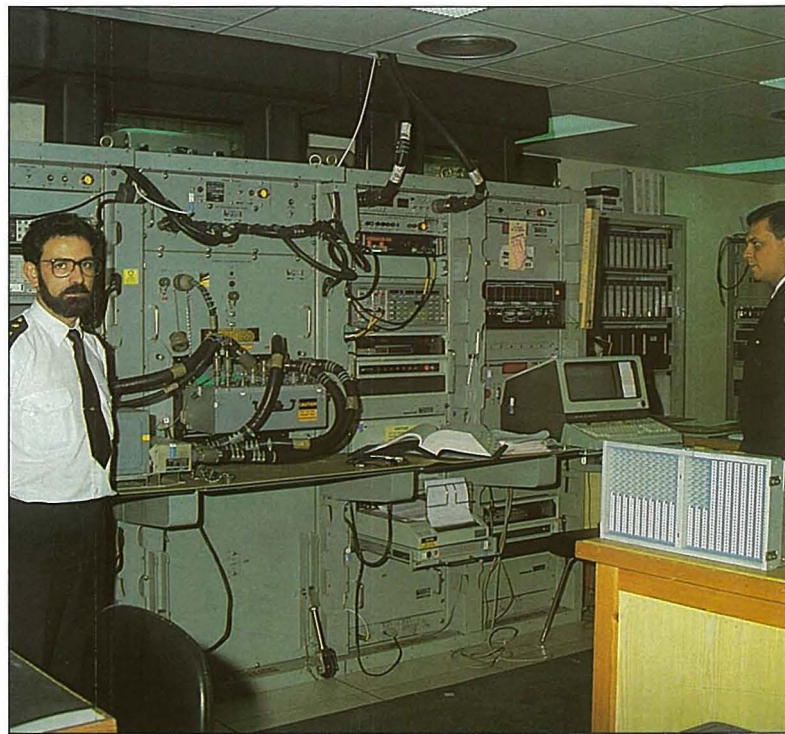
con qué y cómo se trabaja», opina el Sargento Girau.

*El Sargento 1.º don Manuel Pico Gómez Rascón*, estuvo destinado ocho años en la Quinta Escuadrilla, y dos y medio en la Tercera; en esta Sección lleva ahora tres años. Siempre deseó especializarse más e hizo un curso en América. Considera que utiliza «la tecnología más avanzada de la Armada y de España».

Por último entrevistamos al *Cabo 1.º Enrique Juan Tormo*. Lleva dos años en el taller y realiza diversos trabajos en los equipos de la Octava y Novena Escuadrilla, tanto en el campo de la electrónica como en el de la electricidad. Considera que trabaja con equipos en que se mezclan elementos mecánicos, electrónicos y eléctricos. Tiene un gran interés en solucionar los problemas y piensa que se encuentra en uno de los destinos más complejos, ya que se emplea una tecnología intermedia, con un seguimiento de las averías por medio de métodos tradicionales, junto con sistemas muy sofisticados, lo que introduce una dificultad añadida.

Cree que hay equipos «con su propia filosofía», lo que obliga a analizarlos uno a uno; esto exige una constante ayuda de sus compañeros más veteranos, que nunca le niegan.

Hasta aquí lo que hemos recogido de la Sección de Aviónica de la Flotilla de Aeronaves de la Flota. Los aviones y helicópteros vuelan y lo hacen en condiciones de plena garantía, gracias a la labor callada y oculta de las personas que, en la sombra, los mantienen permanentemente operativos. ■



*"En la sección de aviónica hay que conjuntar lo antiguo con lo moderno, convive la tecnología de la valvula con la de los medios electrónicos más avanzados, como pueden ser los microprocesadores".*









# ¡ATAQUE SUBMARINO!

JORGE MATA



*En una fría madrugada de invierno nos preparamos para vivir una aventura que raras veces se presenta en la vida: el ataque con torpedos desde un submarino sobre una corbeta. Nos toca además embarcar en el blanco, lo que aumenta enormemente el atractivo.*



JORGE MATA



JORGE MATA



**S**ON las seis de la mañana, Cartagena duerme todavía; nos cruzamos con algún coche y unos pocos peatones que caminan a paso rápido. En el muelle de la Curra, que cierra el puerto de esta hermosa y antigua ciudad mediterránea, se encuentra atracada la corbeta «Infanta Cristina», en la que embarcamos.

Es de agradecer el café caliente, que precede nuestra charla con su Comandante, el C.C. Juan Beltrán Bengoechea, sobre el ejercicio que pronto se va a iniciar; nos comenta que siempre es interesante salir a la mar, este hecho en sí ya vale la pena, porque la dotación y el mismo barco lo necesitan, pues el adiestramiento es imprescindible para que el barco alcance su cota óptima de empleo.

El Comandante está muy contento con su barco, lo conoce bien, ya que estuvo de Segundo en la «Descubierta», de su misma clase, y nos cuenta que dispone de un armamento y una propulsión altamente fiables. En su época fue la más moderna de las corbetas y hoy sigue siendo un magnífico barco. Gracias a su armamento, resulta una unidad naval muy potente.

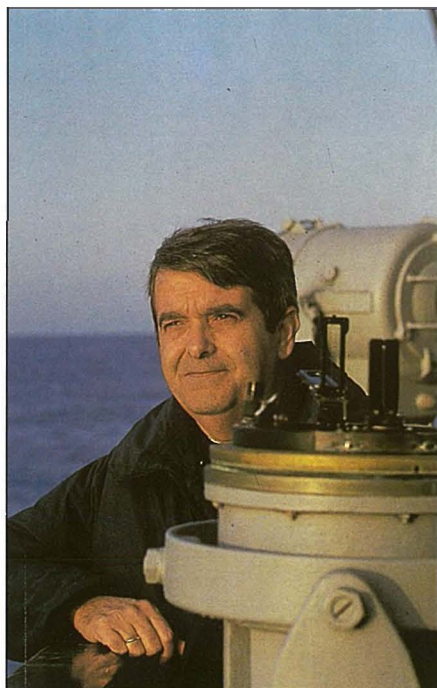
Su tamaño resulta también idóneo y cuenta con una dirección de tiro y unos sensores adecuados, con un grado de automatismo apreciable. En la Guerra del Golfo mostró sus magníficas cualidades como escolta costero en el control de tráfico y resulta un barco muy bueno para situaciones de crisis.

## Nos hacemos a la mar

Empieza a amanecer y en el «Infanta Cristina» se toca «babor y estribor de guardia»; pronto nos vamos a hacer a la mar, junto con el Comandante, subimos al puente, que se encuentra más animado que de costumbre, ya que al ejercicio asisten los Oficiales que están realizando la especialidad en la Escuela de Armas Submarinas.

Ya fuera del puerto, nos cruzamos con diferentes barcos de pesca; unos se hacen a la mar en ese momento, otros regresan después de haber faenado toda la noche. Sus luces de posición rojas o verdes nos indican la situación y rumbo, hay que estar atentos, pues puede tocarnos maniobrar. El Comandante mira preocupado el

*El C.C. Juan Beltrán,  
Comandante de la Corbeta  
"Infanta Cristina" en el  
alerón del puente.*



JORGE MATA







protagonista, a él le corresponde detectar al submarino y, posteriormente, seguir al torpedo en su trayectoria hacia el barco; con la información que se recoja de aquél, se procurará variar su rumbo y velocidad, a fin de lograr que el submarino no alcance el «blanco».

Llamó nuestra atención la profesionalidad de la dotación, se habla lo imprescindible para no interferir en la concentración de los demás. Es ésta una labor de equipo, en la que cada uno es responsable del éxito o del fracaso del ejercicio. De pronto se oye por los altavoces un sonido sordo e insistente; nos explican que acaba de tocarse «zafarrancho de combate». Esperamos inútilmente ver carreras desaforadas, pero por el contrario, todos se apresuran con relativa tranquilidad; nos explica el Comandante que se gana tiempo, pues la velocidad con mala mar puede provocar accidentes y mayor desconcierto, con lo que resulta un elemento negativo. Todos introducen los bajos de los pantalones entre los calcetines, para evitar que por allí se introduzcan chispas en caso de incendio; vemos que se tienen en cuenta los menores detalles..., se inicia la tensa espera del ataque del submarino que ya ha sido localizado.

En el puente se habla poco en estos críticos momentos; los teléfonos suenan de forma continua, dando las novedades de las diferentes secciones del barco. A través de ellos sabemos que se ha producido el primer ataque, cuyo resultado se sabrá posteriormente al estudiar los datos aportados por nuestro buque, el submarino y el propio torpedo. A continuación se procede a localizar el torpedo para ser recogido. Después de un tiempo de infructuosa búsqueda, se solicita el auxilio de un helicóptero, el cual lo descubre rápidamente e informa del lugar donde se encuentra; la mar rizada hace difícil la localización desde la superficie.

Hacemos un alto y, mientras, disfrutamos de un buen bocadillo de chorizo, que me trae buenos recuerdos, pues hacía tiempo que había abandonado la buena costumbre del almuerzo, en aras de una dieta menos copiosa; pero lo cierto es que, en la mar, no se puede andar uno con tantos miramientos.



JORGE MATA

pequeño oleaje que azota suavemente los costados del barco, pues estos ejercicios exigen las mejores condiciones meteorológicas, ya que, posteriormente, debe recuperarse el torpedo de ejercicios utilizado; es un material caro, que no conviene perder y, además, va dotado de sensores que permitirán valorar la calidad del lanzamiento.

Tenemos suerte y no incrementa el viento que podía ser la causa principal de que empeorase la mar.

Nos acercamos pues a la zona en que el «ataque» va a tener lugar. En el C.I.C., cerebro electrónico del barco, reina una calma tensa. Al entrar en él, desde la cubierta, nos encontramos cegados y perdidos; todos se mueven allí bajo una tenue luz roja que, una vez acostumbrados permite ver con detalle las diferentes pantallas de los radares; el sonar es hoy



Este descanso nos permite charlar con el C.C. Juan Manuel Bayo Pérez, Segundo Comandante del barco, quien nos cuenta que ha estado embarcado ocho años en submarinos, por lo que conoce muy bien este arma. El nos brinda la perspectiva desde «el enemigo». Nos dice cómo éste es un momento delicado, ya que el torpedo debe ser introducido en su tubo, para lo que hay que equilibrar la presión interior con la exterior del buque; cómo los Oficiales se concentran en la Cámara de Mando, para asesorar a su Comandante, a quien corresponde la decisión final de ordenar el ataque. Es el Segundo quien recibe y evalúa las diferentes informaciones, de acuerdo con los datos que le van proporcionando; pero, al final, el Comandante marcará los datos del lanzamiento. Luego nos cuenta la tensa espera mientras se sigue por radar la marcha del torpedo y la del buque atacado, por si hubiera que decidir un segundo ataque, en caso de haber fallado el primero; ya que se puede hacer volver al torpedo, si la primera pasada ha fracasado. Nos informa también cómo a bordo del submarino reina en esos momentos un silencio total, ya que se necesita determinar con máxima exactitud el rumbo, la velocidad y distancia del blanco. El ataque del submarino es pasivo, ya que basa su defensa en no ser detectado; por ello, si puede realizar el ataque desde las profundidades, evitará salir a cota periscópica, donde resulta más sencillo su localización.

También entrevistamos al Teniente de Navío José Luis Enrech de Acebo, Jefe de Operaciones de la Corbeta, el cual nos dice que éste es un ejercicio poco activo, ya que no se trata de atacar al submarino, sino de «servir de blanco» e intentar eludir el ataque. Es un ejercicio orientado a que el submarino haga prácticas y compruebe sus propias armas. La corbeta, teóricamente, forma parte de una cortina de protección de un convoy.

El Comandante de la corbeta aprovecha la dilatada búsqueda de uno de los torpedos, para comer; es un alto obligado entre lanzamiento y lanzamiento y nos invita a hacerlo con él, en su cámara. La conversación versa ahora sobre la dotación del barco. Opina el C.C. Beltrán, que el personal es el sistema más importante,

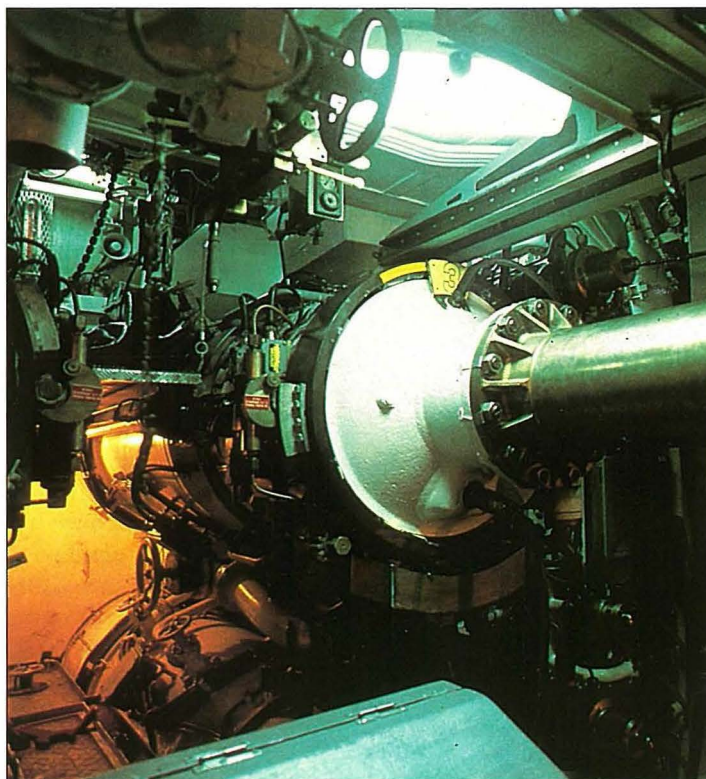
pues todos los demás dependen de él. Considera que las corbetas están bien dotadas de Oficiales, Suboficiales y Cabos, pues son muy buenos profesionales. También a la marinería se le saca un buen rendimiento, ya que aprenden pronto su trabajo al encontrarse al lado de buenos profesionales; además está contenta y orgullosa de su trabajo. Cree que el ser una unidad pequeña, se crea fácilmente amistad y compañerismo entre ellos y se da con mucha frecuencia el hecho de que en los diferentes puertos

en que se entra, vengan antiguos marineros a visitar el buque y recordar los buenos ratos pasados. «Es una familia unida», concluye el Comandante.

Terminamos la comida con la novedad de que se ha encontrado el torpedo, por lo que de nuevo se inicia nuestro ejercicio. Al anochecer regresamos a puerto, con la sensación de haber vivido una jornada realmente agradable. ¡Gracias a todos los que a bordo de la «Infanta Cristina» habéis contribuido a ello! ■



Preparados para el ataque del submarino.



JORGE MATA





JORGE MATA



JORGE MATA



JORGE MATA

*La Corbeta "Infanta Cristina" navegando por aguas de Cartagena, preparándose para hacerse a la mar.*



# Almirante de la Jurisdicción Central



*El Almirante don Luis Carrero-Blanco Pichot, Jefe de la Jurisdicción Central de la Armada, ha accedido cortésmente a asomarse a las páginas de nuestro Boletín Informativo para Personal y abrirnos las puertas de su despacho en donde, día tras día, debe resolver los asuntos de su competencia. Sobre estos aspectos profesionales, y otros personales, mantenemos una cordial entrevista que transcribimos a continuación:*

*Don Luis Carrero-Blanco Pichot, II.º Duque de Carrero-Blanco, es persona de aspecto serio y trato amable. De su mirada atenta y paciente escuchar se deduce una naturaleza sensible, que infunde en su interlocutor una tranquilizadora sensación de bienestar. Hombre profundamente enamorado de su carrera, ha conseguido que transcurriese en su mayor parte en la mar, embarcado en los distintos buques de la Armada. Es especialista en Armas Submarinas y Diplomado de Estado Mayor.*

*Entre todas sus condecoraciones (cuatro Cruces y Gran Cruz del Mérito Naval; Cruz, Placa y Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo) nos llama especialmente la atención, quizás por infrecuente, una más: la Medalla de Plata de Salvamento de Náufragos.*

**P. Almirante, ¿Puede decirnos cuál es la naturaleza de esta Medalla y explicarnos las circunstancias que concurrieron para hacerse acreedor a ella?**

R. Esta medalla la entrega la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, y me fue concedida en 1958 por un salvamento que realicé siendo Alférez de Navío, a bordo del «Juan Sebastián Elcano», en aguas de Colombia, concretamente en el puerto de Cartagena de Indias. El hecho se produjo estando yo de guardia y, alrededor de las 03,00 de la mañana, un compañero me avisó que había un hombre en el agua, junto a la cadena del ancla; nos asomamos y descubrimos que era

un marinero que se había caído. Le lanzamos rápidamente un salvavidas, que cayó a cierta distancia y, mientras nadaba hacia él, se hundió de manera repentina. Sin pensarlo dos veces, me quité la chaqueta y los zapatos y me lancé al agua, con tan buena fortuna que, a pesar de la oscuridad, logré encontrarle pronto y, literalmente «de los pelos» le saqué a la superficie. Ya en cubierta me enteré que, en el chapuzón involuntario, a los dos nos había acompañado doblemente la suerte, pues ese puerto es cita frecuente para los tiburones, los cuales acuden atraídos por los desperdicios que, negligentemente, tiran los barcos al mar.



**P. Almirante, ¿recuerda cómo nace en Vd. su vocación militar y marinera?**

R. La verdad es que no tengo una idea muy exacta de cómo se debió iniciar; lo que sí recuerdo muy claramente es que siempre quise ser marino desde muy niño. Supongo que el ambiente en que transcurrió mi infancia, nací en Cartagena, las conversaciones con mi padre, las primeras lecturas, las vivencias de la guerra que aún recuerdo, fueron configurando una vocación muy fuerte y muy decidida.

Lo cierto es que nunca me plantee la posibilidad de otra carrera o actividad alternativa a la de ser Oficial de Marina.

**P. Nos gustaría recordar Almirante, los peldaños que ha jalonado su escala profesional hasta llegar al puesto que ocupa actualmente.**

R. Ya hace cuarenta y tres años que ingresé en la Escuela Naval de Marín y casi treinta y ocho de mi ascenso a Alférez de Navío y durante este largo período de tiempo, casi toda mi vida he estado siempre al servicio de la Armada; todo mi tiempo y esfuerzo lo he dedicado a mi profesión, en destinos específicos de mi carrera, en la que continúo con la misma ilusión que cuando ingresé en la Escuela Naval.

De todos estos años, más de la mitad los he pasado embarcado a bordo de todo tipo de buques, cruceros, destructores, fragatas, corbetas, transportes y dragaminas; incluso del «Juan Sebastián Elcano».

Me hice Especialista de Armas Submarinas y Diplomado en Guerra Naval.

Cinco han sido mis mandos a flote, los dragaminas «Guadiaro» y «Tambre», la corbeta «Descubierta», el buque de desembarco «Martín-Alvarez» y la 31 Escuadrilla de Fragatas.

He navegado bastante y tengo de ello muchos y muy buenos recuerdos —y algunos malos— y sigo teniendo nostalgia de la mar y de los barcos.

He estado destinado en las tres Zonas Marítimas y en Baleares y, por supuesto, en Madrid, ya que casi todos mis destinos de tierra han transcurrido en el E.M.A.

En octubre de 1987 ascendí a Contralmirante, posiblemente mi mayor satisfacción personal, y desde diciembre del 89 soy Vicealmirante y Jefe de la Jurisdicción Central.

**P. ¿Ha podido enfocar siempre su trayectoria profesional hacia el objetivo que pretendía?**

R. El objetivo de mi trayectoria profesional, al menos en lo que ha estado en mi mano lograr, ha sido llegar a lo más posible dentro de mi carrera, y a ello he de-



*El Almirante Carrero-Blanco Pichot preside el "Homenaje a los que dieron su vida por España", en un acto oficial antes de pasar a la reserva.*

dicado toda mi actividad; a esto y a procurar estar embarcado el mayor tiempo posible.

Todos los pasos que estaban en mi mano dar, los he dado: condiciones de embarco, cursos, especialidad, mandos, etc.; y creo que debo reconocer, en justicia, que con mucha suerte.

Afortunadamente, ninguna circunstancia familiar o de otro tipo ha condicionado mi trayectoria profesional y, cuando algo ha supuesto un sacrificio para alguien, se ha asimilado con buen talente.

Mirando hacia atrás, debo reconocer que, en conjunto, me encuentro satisfecho del desarrollo de mi vida profesional y si ésta se pudiera vivir dos veces, puede que algunas cosas cambiaría, pero creo que pocas.

**P. ¿Le importaría Almirante hablarnos un poco de su familia y decirnos en qué medida le ha condicionado ésta en su vida profesional?**

R. Mi familia, mi mujer y mis hijos en ningún caso han condicionado negativamente mi carrera, como he dicho anteriormente. Mercedes, mi mujer, aunque proveniente de un ambiente familiar y social totalmente civil, se adaptó muy pronto a su nueva vida y asumió, creo que muy eficazmente, el especial papel de mujer de marino.

Ya que me lo pregunta, es justo hacer constar que siempre me he sentido apoyado sin reservas y sin reproches y, en muchas ocasiones, no siempre gratas, su ayuda ha sido de un valor inestimable.





Mis cinco hijos, los cuatro mayores varones, también han asumido, desde que fueron capaces, mi actividad y circunstancias profesionales y nunca han sido obstáculos en el desarrollo de mi carrera y las separaciones, traslados, cambios de colegios... etc. no han tenido, a Dios gracias, ninguna consecuencia negativa; y, aunque todos han estudiado carreras civiles —aunque también todos han hecho su Servicio Militar en la Armada— creo que comprenden perfectamente mi vocación, han compartido mis preocupaciones y, por supuesto, se han alegrado de, llámémosles, mis éxitos.

En resumen debo reconocer que si de alguna forma las circunstancias familiares han influido en el desarrollo de la carrera, en mi caso, ha sido siempre en sentido positivo.

**P. ¿Sería tan amable Almirante de explicarnos el ámbito y naturaleza de su competencia?**

R. Se entiende por Jurisdicción Central de la Armada, la demarcación territorial interior derivada de la división marítima administrativa y comprende, en concreto, las provincias de Madrid, Toledo, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara, León, Zamora, Valladolid, Palencia, Salamanca, Cáceres, Zaragoza, Huesca, Teruel, Soria, Segovia y Avila; aunque en la práctica, todas las instalaciones de la Armada en esta Jurisdicción están situadas en Madrid y sus alrededores.

El Almirante Jefe de la Jurisdicción depende, como Autoridad Militar, del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada y le competen por Ley, los siguientes cometidos:

- Ejercer las facultades que le corresponden como Autoridad Militar y Marítima.

- La defensa y seguridad de todas las dependencias de la Armada.

- El Mando Operativo de las Fuerzas que le fueran asignadas.

- Ser la Autoridad ejecutiva del apoyo Logístico de los Organismos Centrales.

- El ejercicio de la correspondiente Autoridad sobre los órganos ejecutivos de los servicios, instalaciones y dependencias de la Armada y secciones para el apoyo logístico.

- Participar en las actividades de la Defensa Nacional en el grado que se le atribuyan.

En resumen, el Almirante Jefe de la Jurisdicción Central, ejerce su autoridad sobre una treintena de instalaciones y dependencias (polvorines, cuarteles, hospitales, estaciones radio, parque de automóviles, centros de enseñanza... etc.) en las que sirven y trabajan unas 6.000 personas entre militares y civiles.

**P. Almirante, sabemos que los problemas de la Armada afectan a todos por igual; pero ¿cuáles son los problemas específicos de la Jurisdicción Central?**

R. Los problemas, en realidad, se reducen a un solo problema, lograr que las cosas funcionen como deben funcionar. Para ello es preciso contar con los medios, tanto humanos como materiales, adecuados; y, cuando por circunstancias transitorias o permanentes esto no es así, empiezan a surgir los inconvenientes que pueden degenerar en auténticos problemas de muy difícil solución. En la actualidad, quizá el mayor problema sea ordenar las prioridades de los gastos a efectuar; ya que la reducción presupuestaria de este año, tiene un inmediato reflejo en la calidad y cantidad de los servicios y apoyos que son competencia de la Jurisdicción Central. Habrá que dar prioridad a los mantenimientos; es decir, a conservar en buen estado lo que ya tenemos sobre las nuevas construcciones que estaban previstas, pero que ahora tendrán que postergarse.

También me preocupa, y mucho, los problemas familiares y sociales del personal destinado a mis órdenes, ya que el coste de la vida en Madrid, sensiblemente superior a los de las Zonas Marítimas, puede condicionar negativamente la actividad profesional de este personal.

**P. Almirante, en relación a los recortes presupuestarios que mencionaba, ¿en qué medida han afectado a los proyectos programados para la JUCEN, a corto y medio plazo?**

R. Los recortes presupuestarios han afectado muy directamente a los proyectos programados para la Jurisdicción Central, de tal manera que apenas se va



a cubrir el mantenimiento normal y las necesidades mínimas. Las obras que estaban previstas, al menos en este año, no van a poder llevarse a cabo; por ejemplo, el acondicionamiento del edificio contiguo al Cuartel General, esquina con Juan de Mena, cuyas obras se habían ya iniciado, y que iba a suponer un desahogo importante para algunas dependencias de Marinería, las cuales deben guardar unas condiciones específicas, contempladas por Ley; también va a absorber parte de los despachos del Estado Mayor y la Ayudantía Mayor, que dejarán espacio libre muy necesario para nuestro Museo Naval. Como digo, todo este proyecto debe pararse temporalmente porque no podemos afrontar los gastos. El nuevo Parque de Automóviles, que se ha iniciado ya en Manóteras, también se retrasará. Algunas obras de modificación en la Policlínica, asimismo tendrán que esperar; de igual forma la emprendida en el Mausoleo del Sanatorio de los Molinos, la Residencia logística de Oficiales de Chamartín, antigua residencia de Jesuitas que compró la Armada, también necesita algunas obras de remodelación que tampoco van a poderse llevar a cabo. En definitiva, todo aquello que no sea estrictamente mantenimiento, va a tener que esperar.

**P. Almirante, el 92 ha sido un año muy esperado por todos los españoles, porque en él van a coincidir tres acontecimientos de enorme repercusión social, tanto a nivel nacional como internacional, y la Armada tiene que desarrollar también un papel importante en ellos. ¿En qué medida va a repercutir todo esto en la Jurisdicción Central?**

R. La Jurisdicción Central va a contribuir a esta gran convocatoria con una exposición que se va a hacer en el Museo Naval, que llevará por título «*Ciencia y mar en la época de los descubrimientos*»; aprovecho ahora la ocasión para avisar de que el Museo cerrará sus puertas al público desde finales de enero hasta el mes de abril o mayo, por tal motivo. Va a ser una exposición muy importante, quizás la más importante realizada sobre este tema y creo también que será la aportación más relevante de la Armada a la «Expo». Además, como anfitriones que somos de las Autoridades Navales que nos visitarán en este año tan especial, surgirán otras colaboraciones de diversa índole. Lo que sí puedo decir es que estaremos a la altura de los acontecimientos.



*El Almirante entrevistado por la autora del reportaje M<sup>a</sup> del Carmen Jáuregui.*

**P. Almirante, ya para terminar, ¿podría decirnos, a su juicio, qué metas debería perseguir la Armada en el futuro?**

R. Considero que las metas de la Armada son, en esencia, muy fáciles de definir, ya que éstas se reducen a contar con los medios necesarios, en cantidad y calidad, para desempeñar sus cometidos con la eficacia y dignidad que España exige.

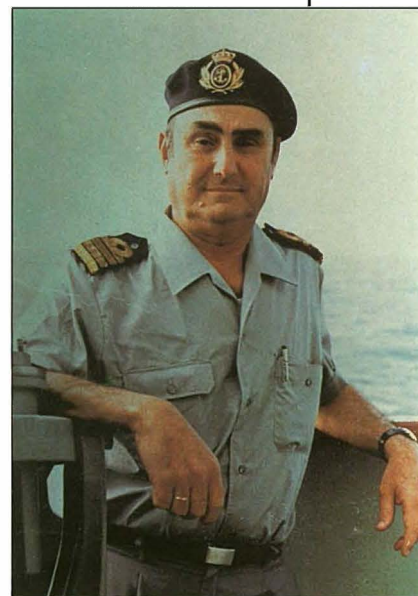
Otra cosa, por supuesto mucho más compleja y difícil, es definir la cantidad de estos medios y, sobre todo, cómo concretar materialmente esas metas. Creo que es justo reconocer que estamos, o al menos estábamos, en el buen camino. Se ha logrado una Fuerza Naval —objetivo final de la existencia de la Armada— que, aunque reducida, es equilibrada, moderna y eficaz.

Pero este logro, consecuencia del esfuerzo y dedicación de muchos durante mucho tiempo, necesita inexorablemente ser mantenido y, por supuesto, aumentado hasta sus necesarias dimensiones.

El «Plan Altamar» es la repuesta a esa necesidad; aunque los actuales acondicionamientos económicos van a incidir negativamente, prolongando en el tiempo la obtención de los medios necesarios, con todas las consecuencias no deseables que esto conlleva.

No obstante, estoy seguro que la Armada, todos los que la componen, continuarán con dedicación y fe en su futuro, y contribuirán con su esfuerzo diario a la consecución de unos ideales que, en cualquier caso, como las estrellas, si no se alcanzan, al menos servirán para guiarnos.

— **Almirante, ya nada más, sino agradecerle sus atentas respuestas, que han conseguido iluminar nuestro futuro bajo un celeste cargado de estrellas.■**



*El entonces C.N. Carrero Blanco Pichot, en una de las Fragatas de la 31<sup>ª</sup> Escuadrilla.*





# LA ETEA

***En la Ria de Vigo, en su orilla sur, próxima a la ciudad que le da su nombre, se encuentra la Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada (E.T.E.A.) Edificios de piedra y nuevas instalaciones de corte más moderno, jalonan nuestro caminar hacia el despacho del Director, situado en la Zona de Poniente. Se trata del Capitán de Navío Luis Peláez Martínez, quien lleva al frente del Centro cerca ya de seis años.***

**E**L C.N. Peláez, nos recibe con su amabilidad característica, persona de conversación amena, nos abre las puertas de lo que él considera un Centro de la Armada muy importante, ya que en el mismo se conjuga la enseñanza técnica con la operativa, hecho que ya se producía anteriormente con todo lo relacionado a la electricidad.

No obstante con la reestructuración última de las Escuelas, la enseñanza de la Electricidad ha pasado a la Escuela de Energía y Propulsión, en Ferrol, heredando por el contrario la ETEA la misión del Centro de Instrucción y Adiestramiento a Flote (CIAF) que de manera individualizada, garantiza el perfecto adiestra-

miento para la utilización del Centro de Inteligencia y Combate (CIC) de los buques, con un contenido eminentemente táctico.

La enseñanza en la ETEA es compleja, se imparten las especialidades de Electrónica, Guerra Electrónica, Comunicaciones y Sistemas Operativos.

Una novedad importante es el nuevo nivel exigido para los cursos de especialistas, al incorporarse a los mismos las enseñanzas e impartir a los alumnos que han de integrar la Escala Media. En estos momentos no se ha alcanzado todavía el nivel superior, pero es en sí un reto para la ETEA. También lo es lo expuesto anteriormente del incremento dado a la

enseñanza práctica, que se verá favorecido de forma considerable, cuando se cuente con un simulador táctico que permita utilizar los equipos más sofisticados de los buques de la Flota. Es necesario adaptarse a las nuevas exigencias de la enseñanza.

El Capitán de Navío Peláez, nos cuenta la perfecta integración de la ETEA, en la ciudad de Vigo, de forma que sus instalaciones deportivas son usadas regularmente por un Club deportivo próximo y en sus aulas se imparten cursos de electricidad para nietos de personas de la Tercera Edad de la Zona, fue el Ayuntamiento el que donó la Bandera de Combate a la Escuela y, tanto el Director como su familia, se encuentran en Vigo, como en su propia casa.

## CHARLA CON EL JEFE DE ESTUDIOS

El Capitán de Fragata José Gabriel Ratero, nos cuenta que fue profesor de la ETEA en diversas etapas a lo largo de 6 años.

Considera el Capitán de Fragata Jefe de Estudios, que la enseñanza es buena, pues se cuenta con suficientes laboratorios y los cursos se van actualizando cada año. También se hacen prácticas fundamentalmente en electrónica digital. Por otra parte hay un test de eficacia y es el rendimiento que dan a bordo de los buques los diferente especialistas; es ésta una eficacia difícil de medir, aunque las opiniones de los Comandantes y Oficiales que se reciben, suelen ser buenas.

La Jefatura de Estudios consta de tres secciones, Electrónica, Comunicaciones e Instrucción. Las dos primeras son responsables de la formación de los Oficiales y Escala Básica y la tercera del Voluntariado Especial, en sus diversos cursos. La Sección de Instrucción atiende además la formación humanística, militar, marinera y técnica.

También se imparten cursos monográficos sobre equipos concretos, tanto de radar como de radio, viene a ser un recordatorio de conocimientos ya adquiridos, dirigidos a un equipo concreto. Se imparten unos doce cursos al año, de acuerdo con la disponibilidad de instructores y se dan básicamente a suboficiales y ca-





bos. Por último, y para personal de reemplazo, se dan cursos de teletipistas y de sirvientes de C.I.C., que duran alrededor de dos meses.

Hay también en la ETEA profesores civiles licenciados en Letras y Ciencias que imparten enseñanzas sobre información humanística, matemáticas, física e inglés para el Voluntariado Especial fundamentalmente.

#### ENTREVISTA A ALGUNOS OFICIALES-ALUMNOS

En esta entrevista se encontraban presentes oficiales-alumnos de Uruguay, Venezuela, Marruecos, Túnez, Tailandia y España y todos aportaron sus opiniones. Algunos ya conocían España por haber realizado su carrera en la Escuela Naval, caso de los oficiales thailandeses, otros nos visitaban por primera vez y están aprovechando esta ocasión para conocer nuestras tierras y recorrer los lugares que vieron sus antepasados.

Sobre las diferentes especialidades que realizan, comunicaciones y electrónica concretamente, opinan que las enseñanzas que reciben les serán muy provechosas para un futuro próximo cuando tengan que aplicarlas a sus Unidades o Escuelas, pues están aprendiendo la tecnología punta.



#### ASI PIENSAN ALGUNOS FUTUROS SUBOFICIALES

Entrevistamos a los Cabos Primeros Torres, López Martínez, Jerez, Navajo y Jiménez Caridad.

Entre estos alumnos hay algunos que llevan ya muchos años en la Armada, otros son de las «últimas hornadas»; los primeros han navegado tanto en barcos —fuera de servicio— como en las más modernas Fragatas; les ha dado tiempo a todo. Todos miran con ilusión al futuro y trazan sus proyectos, su única duda es el barco al que desearían ir destinados, te-

niendo en cuenta dos intereses encontrados, lo que a uno le gusta y lo que sea más conveniente para la familia. Todos van sacando el curso adelante, los equipos que les explican no son nuevos para ellos, aunque sea difícil, a veces, tener que habituarse de nuevo al estudio, ya un poco olvidado y sustituido por el trabajo diario; en él han tenido que aplicar lo estudiado y ahora le sirve de recordatorio y de ayuda para entender la teoría, es este un ciclo por el que todos tienen que pasar, y lo que hay que conseguir es pasarlo sin más problemas.





JORGE MATA

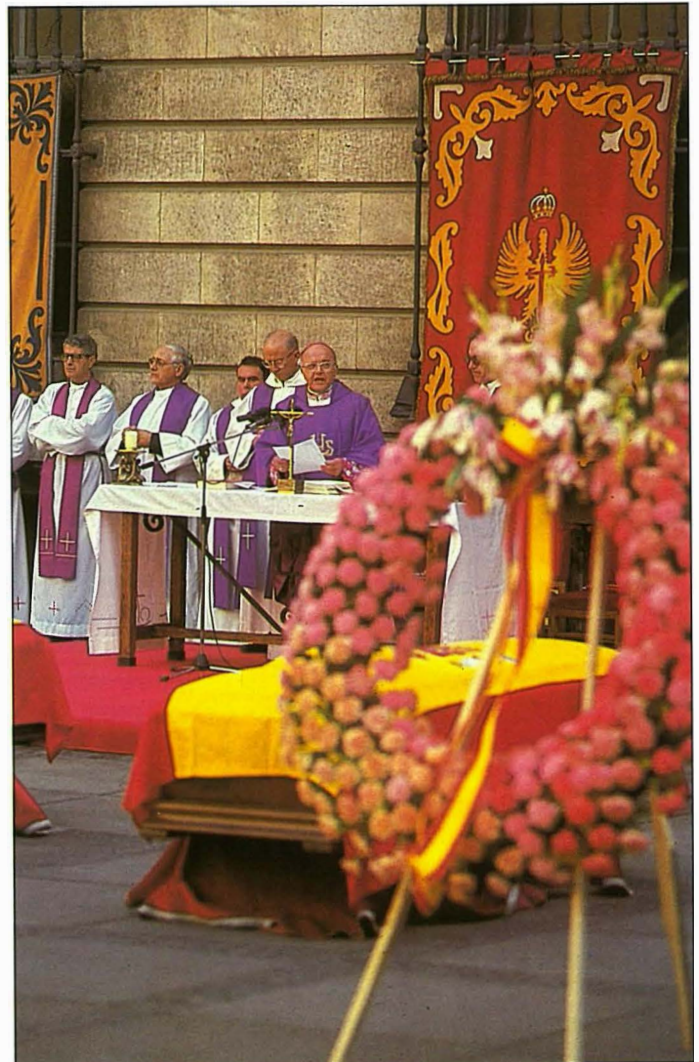
## Comunicado del Comité Ejecutivo del Episcopado Español

**A** primera hora de esta mañana, un cruel atentado terrorista ha vuelto a sembrar de dolor y sufrimiento al pueblo de Madrid y a España entera.

El Comité Ejecutivo del Episcopado Español reunido a lo largo del día de hoy en sesión ordinaria, reitera una vez más la clara condena del terrorismo emitida ya hace tiempo por los obispos españoles: «el terrorismo es intrínsecamente perverso, porque dispone arbitrariamente de la vida de las personas, atropella los derechos de la población y tiende a imponer violentamente sus ideas y proyectos mediante el

amedrantamiento, el sometimiento del adversario y, en definitiva, la privación de la libertad social» (Constructores de la Paz n.º 96).

Queremos que este llamamiento no sea sólo una condena más, sino un mensaje de solidaridad cristiana y de consuelo para quienes han sufrido más directamente las muertes y sufrimientos provocados por el terrorismo, a la vez que alentamos a la población entera para resistir serenamente estos duros ataques a la paz social y colaborar cívicamente con las Autoridades hasta eliminar estos tristes y crueles acontecimientos de nuestra convivencia.



JORGE MATA



## Homilía por las víctimas del acto terrorista

### **Hermanos, compañeros y amigos:**

*He aquí que, de nuevo, la sangre derramada en acto terrorista en la ciudad de Madrid nos congrega en el Patio de Armas de este Cuartel General, junto a los familiares de las cinco víctimas pertenecientes al Ejército de Tierra muertas ayer en atentado y cuyos cuerpos sin vida tan cercanos a este altar en que hemos iniciado la celebración de la Eucaristía, aparecen, por una parte como una interpelación dirigida a Dios mismo sobre el sin-sentido de estas muertes; y, por otra parte, como una fuerte sacudida a toda la ciudadanía española para que despierte de una vez del envilecimiento en que se ha hundido un sector de esta sociedad.*

*Las palabras pierden ya su indispensable significación; y no resultan capaces de comunicar, a quienes escuchan, la congoja y la profunda tristeza que sentimos, unos y otros, en estos momentos. De nuestro corazón brotan esas expresiones que acabamos de oír, tomadas del libro de las Lamentaciones (Cap. 3): «Me han arrancado la paz... se me acabaron las fuerzas y mi esperanza en el Señor».*

*Pues, lamentablemente, las heridas que venimos sufriendo son tantas y tan humillantes que el corazón de España se retuerce por el dolor, ya que han arrancado violentamente, del cuerpo de esta sociedad nuestra, miembros, unas veces honestísimos y en pleno vigor de sus vidas; y, otras veces brotes tiernos de infancia y de inocencia.*

*Por esto, las palabras de condenación y repulsa se nos han gastado, y se hacen tan difíciles de pronunciar, aunque haya que seguir proclamándolas en voz alta, a fin de que sean eco del quejido asombrado y del lamento hondísimo, y sin respuesta terrena posible, de estas esposas y de estos hijos; de estos padres y de estos hermanos que no pueden entender con la sola razón el porqué la vida de sus seres queridos les ha sido arrebatada.*

*A pesar de todo, amigos y hermanos, desde el altar, en nombre del Dios Creador y Padre, pero también Juez de vivos y muertos, hay el deber de seguir diciéndolo palabras esenciales de condenación y repulsa; y palabras de aliento, de esperanza y de consuelo.*

*Palabras de reprobación sin paliativos, en nombre del Dios cuyo Hijo ha sido la víctima de la suma injusticia cometida en la historia contra la criatura humana. Como ocurrió en aquella dramática ocasión en Jerusalén, en que Jesús dijo: «Padre, perdónalos, porque no saben lo que hacen» (Lucas, 23, 34), también hoy es posible que quienes acaban de dar muerte a estos hermanos nuestros sean protagonistas inconscientes y ciegos de un dinamismo puesto en marcha irresponsablemente por otros; es posible que sean ya simplemente trágicos y meros muñecos de ese demencial guiñol ofrecido a la vida española hace una serie de años; es posible que sean el último engranaje sin responsabilidad propia de esa horrible máquina de muerte y terror lanzada por sus creadores a rodar por ciudades y pueblos.*

*Que las madres, que la sociedad y quizá las parroquias y comunidades cristianas, de cuyas entrañas han salido estas criaturas que siembran muerte, se vuelvan*

*a Dios pidiendo perdón por sus hijos, y por quienes hayan estado, o hayamos estado, de una u otra forma en el origen de tanto error y de un atentado tan global y tan ciego contra el presente y el futuro de la paz y de la convivencia fraterna en los pueblos de España.*

*Estos féretros ofrecidos ahora, por medio de las imágenes, en espectáculo a toda España sirvan, al menos, con el sacrificio de estas cinco vidas, para que se reconozca, de una vez, cuáles son los frutos inevitables de esas siembras en que se han echado a voley doctrinas y reivindicaciones ambiguas y egoístas, pretendiendo alcanzar su cosecha mediante procedimientos inhumanos que han conducido a la pérdida de la conciencia moral y de la más elemental sensibilidad en quienes han optado por unos métodos que hacen imposible el diálogo y la paz, pues se cimientan y manifiestan en la injusticia y en la crueldad más absolutas.*

*Perdonad que me haya extendido en estas reflexiones, procurando así clarificar una vez más que nadie y en ninguna parte, si habla en nombre de la Iglesia, puede pretender legitimar en modo alguno actos de carácter terrorista.*

*Pero nuestras palabras tienen también que ser palabras de aliento, de esperanza y de consuelo, principalmente para estas familias hoy afligidas. La primera lectura sagrada proclamada en esta Misa, nos muestra el cambio que, gracias a la fe, se puede experimentar en el corazón del creyente; después de decir: «Fíjate en mi aflicción y mi amargura, en la hiel que me envenena», afirma: «Pero hay algo que traigo a la memoria y me da esperanza: que la misericordia del Señor no termina y no se acaba su compasión... El Señor es bueno para los que en El esperan y lo buscan. Es bueno esperar en silencio la salvación del Señor» (Lamentaciones 3, 19-25).*

*Si permanecéis unidos unos a otros por la fe y la memoria amorosa de quienes nos han dejado a causa de una muerte imprevista y violenta, Dios, poco a poco, irá serenando vuestros corazones y el ser querido se hará presente en vuestro hogar con otro tipo de presencia, la presencia espiritual que brota de la confianza en que Jesús ha vencido a la muerte; y que el amor y la esperanza no nos pueden ser nunca arrancados.*

*El Señor es compasivo y misericordioso. El comprende la anchura y la profundidad de vuestro dolor, pero El en Jesús ha cargado antes con la humillación y el aniquilamiento del Calvario, cuando El Inocente quedó clavado en la Cruz, mientras la muchedumbre se volvía a Jerusalén dándose golpes de pecho.*

*Que Dios os conceda esa paz interior que deje en vosotros solamente recuerdos de amor y de ternura y cicatrice así vuestras heridas.*

*Que Dios conceda a toda nuestra sociedad una renovación honda que purifique nuestros corazones de egoísmos y de odios.*

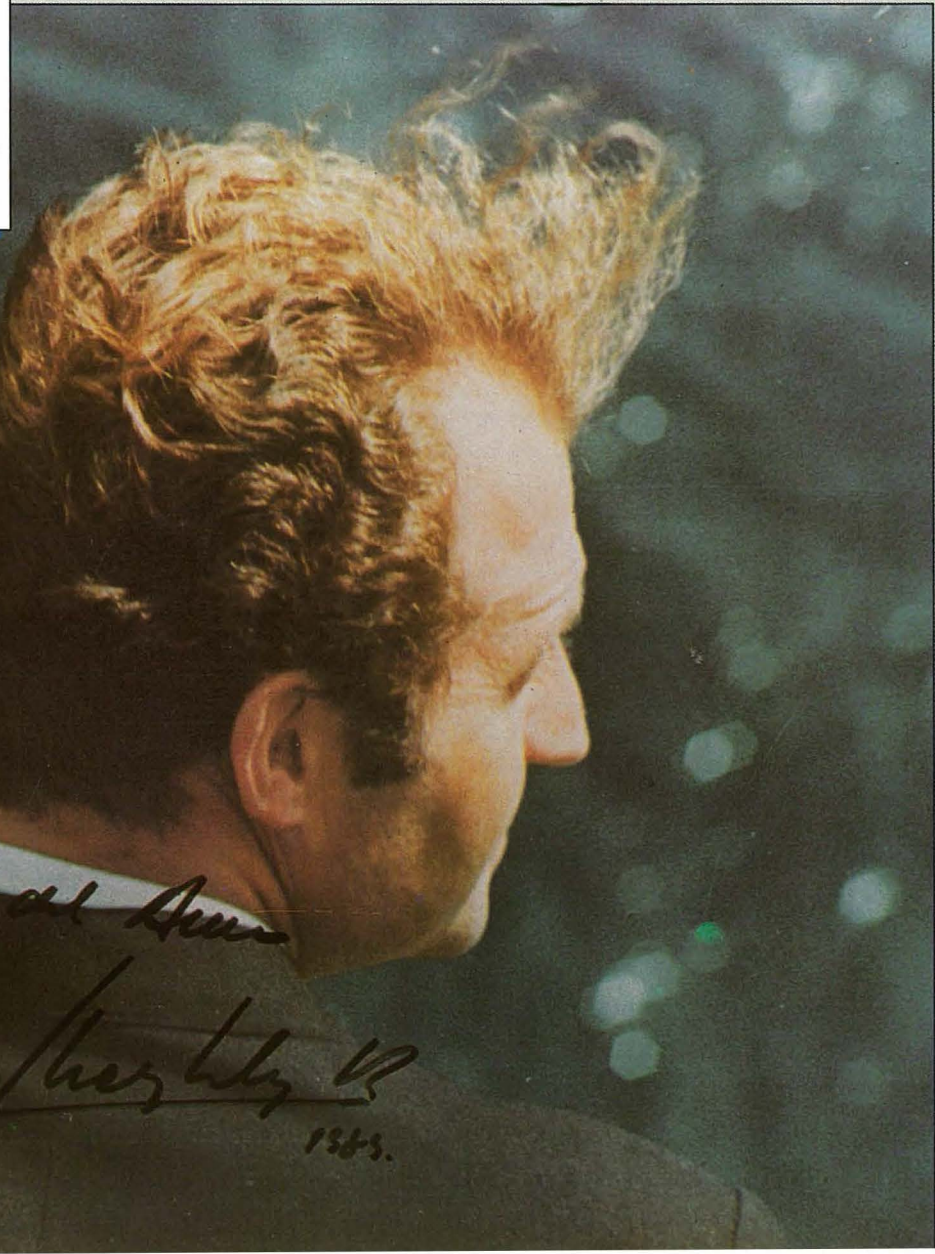
*Que Dios conceda fortaleza y acierto a quienes tienen la responsabilidad del bien común y de la convivencia en la paz.*

*Y que Dios no permita que su Iglesia pueda sembrar nunca confusión, sino solamente luz y concordia en toda España.*



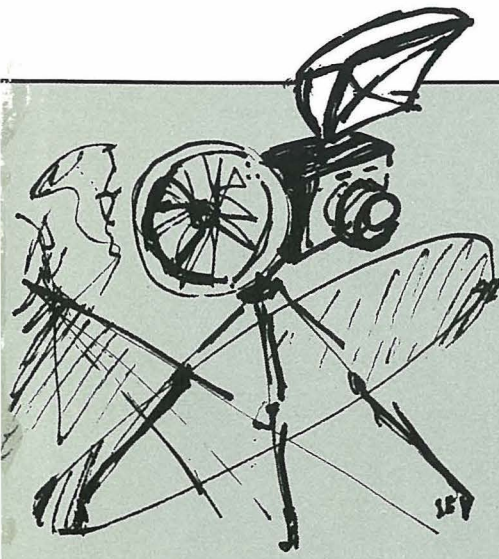


*Traemos en esta ocasión a nuestras páginas, en justa recompensa hacia su labor constante y bien hecha, al fotógrafo del Gabinete de Prensa del AJEMA, Antonio del Amo, quien en el mes de junio pasado recibió la Cruz al Mérito Naval por su larga trayectoria profesional al servicio de la Armada. Este hecho nos sirvió para iniciar con él una agradable charla.*



*Pase Antonio del Amo  
con este  
Fuentes  
1983.*





# Galería de Fotógrafos

## Antonio de Amo

**P. Antonio, enhorabuena por esa Cruz bien merecida. ¿Qué ha supuesto para ti esta condecoración?**

R. Me ha servido de una gran satisfacción. A todos nos gusta que, en algún momento, se nos considere en nuestro trabajo y creo que esta Cruz no es más que la manera que tiene la Armada de agradecer unos leales servicios. El momento de la imposición es muy emocionante; además, en mi caso, vino a verla toda mi familia, así que fue doblemente emotivo.

**P. ¿Cuántos años llevas prestando tus servicios a la Armada?**

R. Ingresé en la Armada en el año 54. Entonces ocupé mi puesto en el Centro Técnico de Armas Navales; allí estuve alrededor de diez años. Luego pasamos a la Dirección General de Construcciones Navales, donde permanecí otros diez u once años. Con posterioridad, y estando de Ministro de Marina el Almirante Pita Da Veiga, pasé al Gabinete del Ministro, después Gabinete de AJEMA, en donde he permanecido hasta ahora.

**P. Es de suponer Antonio que, por tu trabajo, habrás acompañado a los Jefes de Estado Mayor en sus desplazamientos en muchas ocasiones.**

R. Sí, en efecto; sobre todo al principio, pues luego las salidas han sido cada vez menos frecuentes: Rota, Ferrol, Cartagena, etc. De todas partes tengo recuerdos muy agradables y se me ha presentado la ocasión de hacer muchas amistades allá donde he ido; siempre me han tratado de maravilla, lo que es muy importante para sentirse bien en tu trabajo.

**P. Antonio, son muchos años ya los que lleva el «BIP» contando contigo como uno de sus más fieles colabo-**

**radores; pero queremos conocer de ti esa otra parte de tu vida que llenas con muchas aficiones, ya que eres una persona activa por naturaleza.**

R. Eso es verdad, no puedo estar parado cinco minutos seguidos. Realmente procuro mantenerme activo y llenar mi tiempo libre con trabajos particulares, por un lado, y aficiones como la cría de canarios, que me ha deparado muchas satisfacciones y algunos premios importantes a nivel mundial y nacional. Otra de mis aficiones es la música; concretamente me gusta la ópera. Toco un poquito el piano, hago grabaciones caseras... En fin, siento un gran interés por la música.

**P. ¿Antes de entrar en la Armada te dedicabas ya a la fotografía?**

R. De una manera profesional, no; tenía eso sí, una enorme afición y, por consiguiente, contaba ya con cierta práctica pues aprendí en el estudio de un amigo mío cuando contaba doce años. Con el tiempo surgió la oportunidad de presentarme a una oposición de una plaza de fotógrafo en la Armada y no lo pensé dos veces.

En fin Antonio, que no sabes estar parado; lo que es muy aleccionador. Además vemos que eres un cosechador de éxitos, lo cual has sabido demostrar en tu trabajo, con el que has alcanzado el mayor éxito que se puede lograr, el de hacerte con el afecto de todos los que acuden al Gabinete Fotográfico del AJEMA para cualquier asunto, ya sea oficial o particular.

Desde nuestro Boletín te agradecemos tu valiosa ayuda y reiteramos nuestra enhorabuena por esa condecoración.





*La fragata Santa María junto a buques de diferentes naciones de la OTAN, participa en ejercicios en el mar del Norte.*