

NUMERO 72
Octubre 1995



CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA
JEFATURA DE PERSONAL

B  **LETIN**
INFORMATIVO
PARA PERSONAL



S.M. el Rey
a bordo del
«Tramontana» (S-74)



**S.M. el Rey
a bordo del
«Tramontana» (S-74)**

PORTADA:
**S. M. el Rey acompañado
del AJEMA en el S-74.**
(Foto: SALVADOR GARCIA)

CONTRAPORTADA:
Toma en cubierta.



EDITA

Ministerio de Defensa
Secretaría General Técnica

REDACCION

C/ Montalbán, 2
28071 MADRID
(España)

NIPO:
076-95-066-4

Depósito legal:
M. 6648-1970

**DISEÑO GRAFICO,
PREIMPRESION
E IMPRESION**

EGRAF, S. A.
C/ Luis I, 5-7
Teléf. 778 10 12
28031 MADRID

IMPORTANTE:

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

SUMARIO



- 1** VISITA DE S. M. EL REY A LA BASE NAVAL DE CARTAGENA.
- 5** BUQUE DE APROVISIONAMIENTO DE COMBATE «PATIÑO».
- 12** ENTREGA DE DESPACHOS Y JURA DE BANDERA EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR.
- 17** VISITA A LA COMANDANCIA MILITAR DE MARINA DE FERROL.
- 19** BUQUES EXTRANJEROS EN BARCELONA.
- 21** LA DOTACION DEL «CHAKRI NARUEBET» SE ADIESTRA EN LA ESEPA.
- 22** CONGRESO EN ROMA DE LA CIOR.
- 23** SECCION DE RELACIONES EXTERIORES DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA.
- 25** LA ARMADA Y LA VELA: DOS VOCACIONES HERMANADAS.
- 30** BANDA SINFONICA DE LA AGRUPACION DE INFANTERIA DE MARINA DE MADRID.
- 31** HOSPITALIDAD NAVAL. ZONA MARITIMA DEL MEDITERRANEO: CARTAGENA.
- 33** TOMA DE POSESION DEL ALMIRANTE DE LA FLOTA.
- 37** ENTREGA DE DESPACHOS A LOS NUEVOS SUBOFICIALES.
- 42** UNA EXPERIENCIA INOLVIDABLE.
- 45** «MAHON». COMISION EN AGUAS DE TERRANOVA.
- 50** EL USS «KEARSARGE», EN BARCELONA.
- 52** MUSICA EN LOS MARES DE ESPAÑA.
- 55** DESPEDIDA DEL GENERAL AREAL.
- 56** UN INFANTE DE MARINA EN EE.UU.
- 60** ENTREGA DE PREMIOS EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR.
- 61** POSESION DE MANDO DEL COMANDANTE GENERAL DE LA INFANTERIA DE MARINA.
- 62** CONDECORACION A UN MARINE.
- 64** ADQUISICION DE UN VALIOSO PORTULANO PARA EL MUSEO NAVAL DE MADRID.





VISITA DE S.M. EL REY A LA BASE NAVAL DE CARTAGENA

A las diez horas del día 3 de octubre, S.M. el Rey iniciaba su visita a la Flotilla de Submarinos en la Base Naval de Cartagena. Se trataba, en concreto, de embarcar en el submarino «Tramontana» (S-74) y hacer una corta inmersión en aguas del Mediterráneo.

SU Majestad el Rey fue recibido por el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, Juan José Romero Caramelo, acompañado por el Almirante Jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo, Justino Antón Pérez-Pardo, y el C.N. Comandante de la Flotilla de Submarinos, Porfirio Carlos Moreno-Sierra.

Como dato curioso, reseñar que tanto S.M. el Rey como las autoridades de la Armada vestían el uniforme de trabajo propio de los submarinos: camisa azul abierta de manga corta y pantalón del mismo color.

A la llegada a la Base de Submarinos le fueron rendidos a Su Majestad los Honores de Ordenanza, pasando a continuación revista a la Fuerza acompañado por el AJEMA y el Teniente General del Ejército del Aire Jefe del Cuarto Militar, José María Pérez Tudó.

Terminada la Revista, y acompañado por las diferentes autoridades presentes en el acto, Su Majestad embarcó en el submarino «Tramontana», rindiéndosele el *saludo a la voz* por la dotación del barco.

Se sale a la mar navegando en superficie hasta las proximidades del islote de Escombreras, en que S. M. el Rey abandona el puente y visita las diferentes cámaras del buque, compartiendo durante un tiempo con la dotación.

Ya en la zona, se inicia la inmersión, manteniéndose a



cota periscópica y realizándose unos ejercicios de seguridad en inmersión. Posteriormente se bajó a una cota de doscientos metros, procediéndose a un ejercicio de ataque sonar al tráfico, con lanzamiento simulado.

Finalizado éste, se subió a una cota de cincuenta metros, dándose posteriormente el *snorkel* a cota periscópica y saliendo a superficie en demanda de Cartagena. Durante esta navegación se sirvió un vino de honor.



S.M. el Rey en compañía del AJEMA, Almirante Romero, el Tte. Gral. Jefe del Cuarto Militar Pérez Judo y el Comandante del «S-74» C.C. Zumalacarregui.

S.M. el Rey en la Cámara de Mando.



S.M. el Rey en la Cámara de Torpedos de proa. Al fondo, los tubos de lanzar.

S.M. el Rey en la Camareta de Suboficiales acompañado por algunos de éstos.



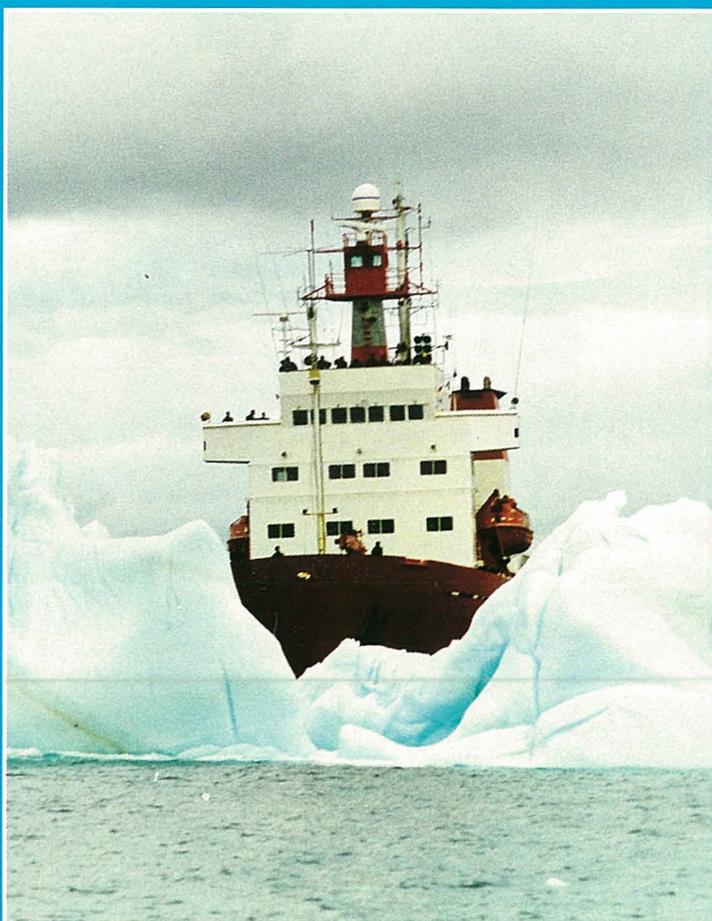
Autor de las fotografías:
SALVADOR GARCIA

VISITA AL BIO «HESPERIDES»

POSTERIORMENTE, S. M. el Rey, acompañado por el AJEMA y el resto de las autoridades, se trasladó al BIO «Hespérides», que ya en estas fechas habrá iniciado su viaje científico a la Antártida.

Fue recibido a bordo por su Comandante, el Capitán de Fragata José L. Martínez y García de las Her, quien le ofreció un *briefing* en la biblioteca, realizando a continuación una breve visita al buque.

Más tarde, en la Cámara de Oficiales se le ofreció un almuerzo. Terminada la visita, S. M. el Rey desembarcó del «Hespérides», siendo despedido con el *saludo a la voz* de su dotación.



El Hespérides «besando» un iceberg





BUQUE DE APROVISIONAMIENTO DE COMBATE «PATIÑO»

El «Patiño» es en sí mismo un tema de actualidad y de máximo interés para la Armada. Por ello este BIP ha querido traerlo hoy a sus páginas.

El Buque de Aprovisionamiento de Combate A-14 «Patiño» fue botado el 22 de junio de 1994 en la factoría de la Empresa Nacional Bazán, de Ferrol.

De la clase AOR (Auxiliary Oiler and Replenishment) y concebido de acuerdo con los requerimientos conjuntos de la Armada española y la Real Marina Holandesa, tiene como misión proporcionar todo el apoyo logístico necesario (combustible, agua, respetos, municiones, víveres y sanidad) al Grupo de Combate, incluidas aeronaves, para garantizar su permanencia en la mar durante prolongados períodos en condiciones todo tiempo y desde zonas subpolares hasta tropicales.

El «Patiño» es el resultado del primer programa realizado por España y Holanda, al 50 por 100, para el desarrollo de nuevos buques. El proyecto binacional se inició en 1987, estableciendo ambas

Marinas los siguientes requerimientos básicos para los buques: capacidad para reabastecimiento de combustible naval y aéreo a tres barcos simultáneamente, aprovisionamiento de sólidos (munición, víveres y repuestos), aprovisionamiento vertical mediante helicópteros, capacidad para toma de cubierta en operaciones de vuelo visual e instrumental todo tiempo, y estiba y mantenimiento básico de tres helicópteros medios o pesados.

La orden de ejecución del «Patiño» fue dada por el Consejo de Ministros en diciembre de 1991, poniéndose la quilla en julio del año siguiente. El 16 de junio de 1995, tan sólo un año después de su botadura, ha sido recibido oficialmente por la Armada en un acto celebrado en el Arsenal de Ferrol.

Para la construcción de este buque se ha introducido un innovador sistema mediante módulos integrados, que facilita la instalación de los equipos interiores en lugares de difícil acceso de la nave, tarea que antes se llevaba a cabo con su estructura acabada. Las grandes secciones transversales del casco se han fabricado en el interior de talleres, donde se les han instalado gran parte de los

equipos y sistemas electrónicos, y posteriormente se ensamblaron directamente sobre la grada del astillero.

Este procedimiento ha reducido sustancialmente los plazos de ejecución y ha permitido disponer de un buque con el equipamiento interno muy avanzado en el mismo momento de su botadura.

En su conjunto, el buque está diseñado con baja firma acústica y magnética, con posibilidad de reacción ante señales electrónicas e infrarrojas y con medios de autoprotección en ambiente NBQ. Igualmente ha sido construido con superficies inclinadas para disminuir su imagen radar.

El buque dispone de una capacidad de carga de 9.000 toneladas, repartidas entre combustible para buques, combustible para aeronaves, agua potable, munición, sonoboyas, víveres y repuestos.

Su sistema de aprovisionamiento está dotado de cuatro estaciones dobles sólidos/líquidos (dos por banda) para suministrar combustible, agua potable y cargas sólidas pesadas de hasta 2.000 kilogramos por transbordo. Dispone también de una estación de



combustible para buques a popa y dos estaciones de costado para recepción de personas y sólidos ligeros de hasta 250 kilogramos. Cuenta, igualmente, con una zona para transbordo desde helicópteros situada en la cubierta de vuelo.

El «Patiño» ha sido desarrollado para poder ser reaprovisionado a su vez mediante el petrolero de la Flota «Marqués de la Ensenada». Este último se encargará del transporte de los combustibles desde las bases terrestres hasta un punto fuera del área de amenazas, donde efectuará los *rendez-vous* con el BAC, el cual se reincorporará luego al Grupo de Combate.

El A-14 completa su capacidad de apoyo logístico al disponer de un hospital con diez camas, quirófano y sala de odontología.

Hemos aprovechado una reciente visita del Ministro de Defensa, Gustavo Suárez Pertierra, al buque en Ferrol, para solicitar impresiones de su Comandante y personal de la dotación.

UNA serie de miembros de la dotación del «Patiño» han escrito, con total libertad y sin recibir ninguna directiva, acerca de lo que nuestro buque les inspiraba.

Creo que desde distintos ángulos han cubierto una perspectiva adecuada del buque, del que nos sentimos orgullosos e ilusionados en su futura eficacia.

Por indicación del Coronel Catalán, director del BOLETIN, incluyo copia de los objetivos que fijé a la dotación durante mi mando. El fijar estos objetivos es mi costumbre en los buques que he mandado, para que todo el mundo sepa a bordo lo que pretendo y a lo que doy importancia.

El destino de Comandante abarca, a mi juicio, dos facetas: una, mantenerse como una especie de director de orquesta, haciendo que el conjunto de la dotación toque una única melodía conjunta y armónica, sin dar más importancia a una faceta que a otra, pues somos, o debemos ser, un equipo unido para todo, las alegrías y los reveses.

La segunda faceta es más personal y consiste meramente en disfrutar con los retos que el buque y su organización presenta y contemplando las nuevas situaciones, lugares y personas que la actividad normal de un buque de la Armada en estos días te dé la oportunidad de conocer.

No añadiré nada más a lo dicho por los miembros de mi dotación y a los objetivos por mí fijados. Pero sí quisiera resumir para los lectores del BOLETIN lo que he querido decir: el estar destinado en un buque de la Armada puede ser divertido, muy interesante y para algunos, apasionante. Si eres joven, puede hacerte aprender muchas cosas sobre el mundo y sobre ti mismo, y si eres mayor, también.

**Angel TAFALLA
BALDUZ**
C. N. Comandante



Entrega del «Patiño». El AJEMA embarca en el BAC «Patiño».



«Durante el tiempo que dure mi mandato, los objetivos que fijo para todos nosotros son:

- **Conseguir la transferencia segura en la mar de la máxima carga en el mínimo tiempo.**
- **Lograr la máxima eficacia de la seguridad interior.**
- **Conseguir la máxima calidad de las comidas, alojamientos y esparcimientos a bordo.**
- **Lograr un mantenimiento preventivo eficaz de todos los equipos instalados y de la plataforma en general.**
- **La limpieza del buque.**

Si alcanzamos estos cinco objetivos, estoy seguro de que todos estaremos orgullosos de estar destinados en el BAC "Patiño".»





LUIS SANCHEZ FEIJOO

Segundo Comandante

DEL desarrollo de los requisitos operativos para este Buque de Aprovisionamiento de Combate resultaron unos planos de construcción y unas especificaciones de contrato de los que sobresale lo siguiente: grandes dimensiones (17.000 toneladas, nueve cubiertas, 166 metros de eslora); elevado número de compartimentos: 450; multiplicidad de funciones; numerosos automatismos y controles remotos; reducida dotación: 146 hombres.

Para convertir en operativo este elemento flotante fue necesario embarcar una dotación que actuase bajo unos principios de organización que hubo que crear, al ser prototipo y no tener elemento comparable en nuestra Armada. Se tuvieron en cuenta las tradiciones, Ordenanzas, la formación, disponibilidad y procedencia de los hombres, intentando conjugar estas premisas con el buque. Por consecuencia, se establecieron los siguientes principios de organización:

- La misión principal es efectuar aprovisionamiento en la mar, transfiriendo con seguridad la máxima carga en el mínimo tiempo, incluso en zafarrancho de combate.

- Las guardias en la mar se reparten por turnos, pudiendo subdividirse cada uno de ellos cuando se navegue sin operaciones programadas.

- En toda condición se está preparado para marinar el buque, actuar ante emergencias, conocer la situación táctica y efectuar operaciones de vuelo.

- Los servicios agrupan los siguientes destinos: *Operativo*: CIC, electrónica, puente, comunicaciones, maniobra, artillería y Comandancia. *Técnico*: propulsión, seguridad interior, electricidad y sanidad. *Aprovisionamiento*: suministro exterior y SEA. *Vuelo*: operaciones y mantenimiento por la Unidad Aérea embarcada.

- Se forma un grupo disponible del personal de maniobra y otro del técnico que, sin montar turno de guardia en la mar, efectúan mantenimientos y asisten a las guardias durante operaciones RAS/FAS.

- El objetivo del mantenimiento a realizar por la escasa dotación es reducido, de modo que la reparacion sea por reemplazo, se aproveche la automatización e integración de los sistemas y se haga uso extenso de los sistemas de visualización remota. Por ello la dotación es profesional.



- Por alojarse la dotación en camarotes, máximo seis hombres, cada componente es responsable de la limpieza y arranchado de su alojamiento.

- La Brigada de Servicios actúa bajo el concepto de hotel.

Cuenta con los sistemas-equipos novedad en nuestra Armada: contramedidas activas y pasivas; sistema integrado comunicaciones; sistema tratamiento mensajes; sistema traslado sólidos hasta dos toneladas; sistema aprovisionamiento por la popa; control central automático para propulsión, seguridad interior, electricidad, carga-lastre y simulación; filtros y ciudadela nuclear, biológica y química; sistema tratamiento aguas residuales y residuos sólidos; sistema hilo radiante para comunicaciones interiores; hospital completo; gimnasio; sala de estudio; paneles de aduanas y de basuras.

A la vista de lo anterior, el resumen de impresiones es: **sorprendente, poderoso, inmenso, querido, agotador.**

JUAN J. ZALVIDEA ARECHAVALA

Teniente de Navío

EL día 16 de junio ha sido entregado a la Armada el Buque de Aprovisionamiento de Combate «Patiño».

Este buque incorpora sistemas nuevos en nuestra Marina, ante los que cabe destacar los siguientes:

- **Control de plataforma:** Basado en un sistema informático que, a través de una red de fibra óptica, adquiere los datos necesarios para un riguroso control de los diferentes servicios, consiguiendo de esta forma el máximo rendimiento de la instalación con el mínimo riesgo de averías.

por la popa recibiendo sólo combustible.

● **Sistema de protección NBQ:**

Para conseguir la protección NBQ se establece la condición de «ciudadela» en determinadas zonas del buque.

En estas zonas protegidas se mantiene una presión superior a la

atmosférica, impidiendo la entrada de aire contaminado; el aire de adición para compensar las posibles pérdidas y mantener la sobrepresión requerida para el correcto funcionamiento del sistema se consigue introduciendo aire exterior a través de unos filtros de carbono activo.

La Bandera es izada solemnemente, y por primera vez, en el palo de popa por su Comandante. Al fondo, la Capitanía General de la ZMC, hoy Cuartel General.

Este control se ubica en la zona central del buque; en él se sitúan una serie de pantallas que, a través de sinópticos, dan acceso a: planta eléctrica, propulsión, carga y lastre, averías y auxiliares.

El utilizador recibe la información necesaria para poder conocer en todo momento cuál es el estado de los diferentes servicios.

Para la dotación esta forma de control supone un modo distinto de conducir una instalación.

La visualización continua, así como la posibilidad de variar a través de pantallas las alineaciones de circuitos, estado de las válvulas, presiones y temperaturas, permite al usuario realizar su trabajo en un modo más cómodo y seguro.

● **Sistema de aprovisionamiento en la mar:** Dotado de cinco estaciones para el suministro de combustibles líquidos y cuatro para sólidos y agua potable. Tiene capacidad para suministrar F-76, F-44 y agua simultáneamente desde una misma estación y puede aprovisionar a tres buques a la vez, uno por cada costado recibiendo sólidos y líquidos y el tercero



IMPRESIONES BAC «PATIÑO»



M.^a ESTER FRAILE MARTINEZ

Alférez Médico

LA primera impresión personal que tuve al llegar destinada al BAC «Patiño» fue precisamente eso: me quedé fuertemente impresionada. Las dimensiones del buque, las estaciones de aprovisionamiento, las condiciones de habitabilidad..., todo para mí era nuevo y sorprendente.

Después de unos cuantos meses, y ya perteneciendo el buque a la Armada, sigo impresionada, pero ahora por muchas más razones. Una de ellas, sin duda, es el destino de Sanidad, ya que si algo es fundamental a la hora de realizar misiones conflictivas, es un buen sistema sanitario que asegure la protección y rápido tratamiento, en caso de ser necesario, del personal combatiente, y para esto está perfectamente preparado nuestro buque (además, por supuesto, de la atención primaria de la dotación).

Las instalaciones sanitarias del BAC «Patiño» son suficientes para poder hacer quizá lo más difícil pero importante de la medicina militar: diagnosticar con prontitud la gravedad de un herido y, en caso de extrema urgencia, realizar un tratamiento médico-quirúrgico de emergencia y mantener al paciente estabilizado (posee quirófano y diez camas que pueden transformarse en camas de UVI).

Esto hace que el BAC «Patiño» sea un buen destino para cualquier profesional de la sanidad militar y una experiencia positiva que puede, y de hecho lo hace, enriquecer mucho profesionalmente.

Todo lo anterior, junto con lo más importante del barco, las personas que trabajan en él y por él (una dotación buena profesionalmente y, sobre todo, buena gente) hacen que siga impresionada y que el trabajo y la vida a bordo sean muy agradables.

RAFAEL PARIS GONZALEZ

Sgto. de Administración

PARA el que pertenece a su dotación y día a día lo ha visto gestarse y crecer, resulta muy fácil hablar de sus virtudes sin deshacerse en elogios, y todo

porque fui testigo directo de su transformación. Pero todo quedaría resumido con sólo ver la cara de asombro y sorpresa de aquellos que salen por el portalón después de haber efectuado una visita por todo el barco; verdaderamente han visto un inmenso barco, moderno e innovador.

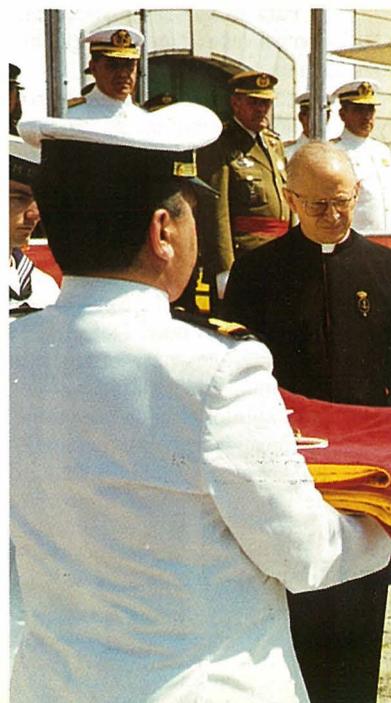
Hablar, repito, del BAC «Patiño» es un tema bastante amplio. Comenzaré diciendo que hemos asistido, desde el punto de vista tecnológico, a una nueva generación de barcos. Desde su planificación y puesta de quilla, su forma de construcción modular ha marcado todo un hito en la industria naval. El barco en sí es un gigantesco rompecabezas de módulos que, una vez fabricados en las naves y talleres del astillero, con prácticamente casi todos sus equipos y sistemas ya instalados, pasan a su ensamblaje definitivo en gradas a un ritmo impensable en otros tiempos.

Desde el punto de vista estratégico, el «Patiño» es un barco que en el campo de la logística militar proporcionará a nuestra Armada un apoyo incalculable. Su misión de facilitar al Grupo de Combate todo aquello que necesite, por muy lejos que se encuentre, capacita a nuestra Marina de guerra para cumplir su misión en donde sea requerida. Prueba de ello la hemos vivido en los recientes conflictos internacionales del Golfo y Adriático.

Quizá la característica más peculiar a destacar sea la de que, al ser el barco de mayor desplazamiento con que ha contado y cuenta la Armada, tiene, en proporción, una dotación notoriamente reducida. Esta escasez de personal en un buque de tales dimensiones se ve compensada al ser totalmente profesional. Esta, y sobre todo en la mar, tiene que multiplicar sus esfuerzos; a cambio, el barco ofrece unas condiciones de habitabilidad y bienestar apreciables: camarotes confortables, locales de esparcimiento y ocio y, sobre todo, bastante «espacio vital», tan escaso en los barcos.

Otro aspecto que llama la atención es su instalación médica, que, junto al personal sanitario que la atiende, confiere al barco una agradable sensación de «seguridad».

Como resumen, creo que la Armada ve con este barco multiplicada su capacidad de operar allí donde sea demandada su presencia; y sienta, a su vez, un precedente, al servir de modelo de una futura profesionalización, si no de todo el conjunto de las FAS, sí en un elevado número de buques y unidades.



JESUS ISRAEL SUAREZ MENDEZ

CB 1 AD.

EL BAC «Patiño» es el buque más moderno de la Armada española y, por tanto, se encuentran grandes diferencias con el resto de los buques de la Flota.

La primera de ellas es que la dotación está compuesta sólo y exclusivamente por personal profesional, con el cual se obtiene mejor rendimiento y funcionamiento del buque en general. También en el tema de la habitabilidad este barco está dotado con muy buenas instalaciones. Se pierde el concepto de sollado y se adopta el de camarote; hay biblioteca, gimnasio, sala de estudio, lugares de esparcimiento para la dotación...

El barco resulta muy grande para una dotación de 144 personas, por lo que, navegando a vigilancias y por interiores, resulta difícil encontrar a alguien de la tripulación; solamente en las horas de las comidas y relevos de vigilancias te puedes encontrar con más personas y aprovechamos esos momentos para cambiar impresiones.

Debido a su naturaleza de Buque de Aprovisionamiento de Combate, el «Patiño» está preparado para mantener a un Grupo de Combate durante largos períodos de navegación, dotándolo de combustible, munición y alimentos. Esto requiere de la dotación un alto grado de preparación; por eso este buque, al poco tiempo de ser entregado a la Armada, realizó diversas maniobras con otros buques de la Flota con entera satisfacción, y además el personal implícito en esas maniobras va adquiriendo más experiencia.

Para mí este barco, aparte de tener una bella forma y navegar muy bien, era necesario para el apoyo a la Flota. Espero que cumplamos siempre y bien nuestros cometidos y misiones asignadas.

JAIME DIAZ VARELA

CB M/E Hal.

EN mi opinión, este buque ha constituido un gran avance para el apoyo logístico de nuestra Armada, consiguiendo así una prolongación de los arsenales a todos los buques de la misma.

Que la plantilla del buque la constituya personal profesional en su totalidad hace posible un rendimiento mucho más efectivo en comparación con otros buques. Pero el hecho de que dicha plantilla sea tan reducida obliga a un mayor esfuerzo por individuo, llegando en ocasiones a ser bastante complicado rendir al ciento por ciento debido a la necesidad de desempeñar varias tareas a la vez.

Este buque dispone de una buena habitabilidad, lo que ayuda a una mejor convivencia a bordo, debido a las excelentes instalaciones, ya sea para el descanso, el entretenimiento y el desarrollo cultural y físico de la dotación.

Estoy contento con mi destino, especialmente por el apoyo que estamos recibiendo por parte de nuestros superiores, dándonos confianza en nuestro trabajo, esperando no decepcionar a nadie, ya que nuestra intención es desarrollar nuestro trabajo como el resto de los destinos del buque, estando a la altura exigida en cada momento.

Lo más destacado en este buque es la avanzada tecnología con la que cuenta en todos los destinos, facilitando así multitud de tareas, sobre todo en el aspecto de las maniobras de RAS/FAS, que reduce en un elevado grado la necesidad de la mano de obra por el personal de la dotación.

Que el buque cuente con un equipo ecológico tan completo, como son el compactador de basuras, la planta de aguas residuales, el incinerador, etc., nos convierte en uno de los buques más consecuentes y preocupados por el deterioro del medio ambiente, lo cual es digno de admiración.

Uno de los puntos de vital importancia es la seguridad con la que contamos a la hora de hacer cualquier ejercicio y el hecho de que todas las precauciones sean pocas a la hora de trabajar con combustibles y demás carga que transportamos a bordo, ya que el mínimo descuido por parte de algún miembro de la dotación, como el fumar en cubierta o en lugares no destinados a este fin, puede dar lugar a una gran tragedia.

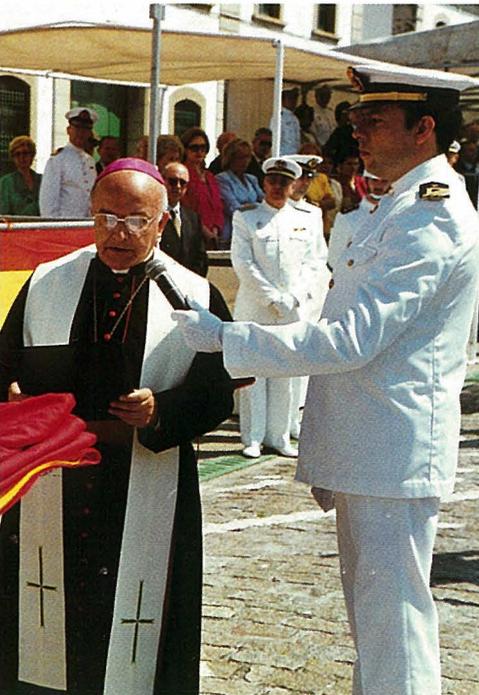
Otro asunto al que hacer mención es el destino de Sanidad, ya que son muy pocos los buques de la Armada española que cuentan con tantos y elevados medios de atención a cualquier herido, sea cual sea la circunstancia que haya provocado el accidente, debido a las excelentes instalaciones con la que contamos a bordo: sala de rayos X, quirófano, sala de dentista, un pequeño hospital dotado con diez camas, etc., y, por supuesto, el personal del destino con el que contamos. ■



El Almirante Juan José Romero Carmelo es recibido por el Comandante del BAC «Patiño».



La firma de los documentos por el Director de Factoría de la ENB, Natalio Rodríguez. El Intevntor de la Defensa, Coronel Robustiano Fernández Ballesteros, y el Almirante del Arsenal, Vicente Cuquerella Jarillo.



Momento solemne de la bendición de la Bandera.



ENTREGA DE DESPACHOS Y JURA DE BANDERA EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR

Un año más, la Escuela Naval se ha vestido con sus mejores galas para celebrar el acto militar más importante de su año escolar: la entrega de Despachos a los nuevos Oficiales y la Jura de Bandera de los Aspirantes de primero. A la brillantez del acto han contribuido de forma singular con su presencia SS. MM. los Reyes.

El tiempo lluvioso y desapacible decidió amainar y regaló a Marín un día espléndido de sol y carente de viento, con cielos profundamente azules y un respetable calor.

A ello contribuyó, indudablemente, nuestra excelsa Patrona la Virgen del Carmen y también las oraciones de las Madres Clarisas, a las que de forma especial se había pedido ayuda.

SON las diez y media de la mañana del domingo 16 de julio. En la explanada de la Escuela Naval Militar, frente a su escalera monumental, forma el Batallón de Guardiasmarinas con su Bandera al frente. En las tribunas se encuentran los familiares de los alumnos, especialmente de los Aspirantes de primer año y de los nuevos Oficiales; el continuo vuelo de los abanicos y el más lento de cartulinas y periódicos indican lo elevado de la temperatura. En la dársena, la esbelta silueta del Buque Escuela «Juan Sebastián de Elcano» da la nota de color al marco en que se han de desarrollar los actos previstos.

Las notas vibrantes del Cornetín de Ordenes anuncian la presencia de SS. MM. los Reyes, que son recibidos por el Jefe del Estado Mayor de la Armada, Juan José Romero Caramelo. Tras los Honores de Ordenanza, S. M. el Rey pasa revista a la Fuerza y saluda a las autoridades civiles y militares presentes en el acto. SS. MM. los Reyes ocupan un lugar de honor frente al altar; la Bandera se desplaza hasta situarse en las proximidades del mismo, y nuestro Arzobispo Castrense,

Monseñor José Manuel Estepa Llaunrens, celebra la Santa Misa, que finaliza con el canto de la Salve Marinera y el homenaje a los que dieron su vida por España.

Finalizada la Santa Misa, los Aspirantes de primero de las Escalas Superior y Media del Cuerpo General y de la Infantería de Marina y de la Escala Media del Cuerpo de Especialistas de Administración y de Energía y Propulsión, pasan de *a uno* ante la Bandera, besándola con unción. No en vano se han comprometido o jurado hace un momento defenderla hasta la última gota de su sangre. Son momentos inolvidables; en las tribunas muchas madres y algún que otro padre secan sus ojos bañados en lágrimas; los de los alumnos brillan de forma especial. Luego los Aspirantes pasan bajo los pliegues de la Bandera de *a tres*, como refrendo de su juramento o promesa.

Se traslada ahora el protagonismo a los nuevos Oficiales; proceden de diferentes Escalas y Cuerpos, pero todos recuerdan con cariño los años pasados en la Escuela Naval y miran con ilusión y esperanza el futuro que ahora inician y que llenará sus vidas con la satisfac-

ción del deber cumplido. También les proporcionará momentos de soledad en que tendrán que enfrentarse a una responsabilidad mayor. Pero todos, éste es nuestro deseo, alcanzarán la edad de retiro conscientes de haber consagrado a la Armada lo mejor de su vida, con entrega, sacrificio y entusiasmo.

Posiblemente piensan en todo ello mientras recogen sus Reales Despachos y desfilan *de a tres* bajo la Bandera que de forma permanente ha estado presente en su vida escolar. Es el adiós emocionado de la Escuela Naval a estos sus hijos que, como todos los años, atravesarán la puerta de Carlos I con un «hasta pronto» lleno de cariño.

El C. N. Director, Mario R. Sánchez-Barriga Fernández, pronuncia una alocución vibrante y profunda que recogemos en la página 16.

Desde estas páginas deseamos a los Aspirantes de Segundo una vida escolar brillante que les permita en su día recibir los Reales Despachos. A los nuevos Oficiales, una carrera brillante, en la que entreguen lo mejor de sí mismos en servicio de la Armada y, por ello, de España. ■



*S. M. el Rey
condecora
al Alférez
de Infantería
de Marina
número 1
de la
Promoción.*



*S. M. el Rey,
al término de
la ceremonia,
felicitó a
algunos
familiares de
los Aspirantes
que acaban de
recibir su
Despacho de
Oficial de la
Armada.*





Monseñor Estepa y Llaurens durante la celebración de la Santa Misa.



Momento de la Jura de la Bandera de un Aspirante de Primero. Día inolvidable en la vida de todo Marino.

ALOCUCION DEL C. N. DIRECTOR, MARIO R. SANCHEZ-BARRIGA FERNANDEZ

MAJESTADES:
Mis primeras palabras son de agradecimiento en nombre de la dotación de la Escuela Naval Militar al honrarnos con vuestra presencia, tan particularmente importante para este Centro y para la Armada, el día de su Patrona.

El día de la Patrona de la Mar, de nuestras Marinas, no sólo de Guerra, sino Mercante, de Pesca, Deportiva, de sus hombres y mujeres, que ven en la mar, y la viven, el camino de supervivencia y también el de grandeza de España.

En esta noble villa de Marín, Majestades, donde hace más de cincuenta años la Escuela Naval Militar está asentada frente a la mar atlántica, habéis sido testigos, con el alto honor que para la Escuela Naval Militar supone, de dos hechos importantes y tradicionales en la vida de la Real Compañía de Guardiasmarinas, coincidiendo con su Patrona.

El juramento de fidelidad a la Bandera de España de las Damas y Caballeros Alumnos de primer curso y la entrega de Reales Despachos a los alumnos de último curso, ya Oficiales, que en breves fechas se integrarán en las unidades de la Armada y a vuestro servicio.

Permitidme manifestar mi agradecimiento a las autoridades civiles y militares, así como a las personalidades que nos honran con su presencia y a los compañeros, familiares y amigos, que comparten con nosotros la alegría de este día y cuya presencia da calor íntimo a esta ceremonia que a todos, como buenos españoles, hace vibrar de mayor servicio y amor a España.

Quisiera, Señor, dirigir unas breves palabras a los Oficiales y a los Aspirantes de la Real Compañía de Guardiasmarinas que hoy recibieron los Despachos o juraron Bandera. Breves palabras de consejo y aliento de su Comandante.

Señores Oficiales: Quiero manifestaros mi felicitación por haber finalizado vuestros estudios y haber accedido con brillantez al empleo de Oficiales de la Armada; me uno a la alegría que sé os llena en este día, imborrable ya en vuestra memoria.

A partir de este momento asumiréis responsabilidades que estoy seguro cumpliréis con abnegación, austeridad y máximo entusiasmo.

Entusiasmo que os exhorto a que mantengáis como muestra clara de vuestra acendrada vocación y amor a la profesión, donde el espíritu militar, la lealtad y el compañerismo deberéis tenerlos como continuos soportes para bien del servicio, que os llevará con ese entusiasmo al constante deseo de ser «empleado en las ocasiones de mayor riesgo y fatiga».

Vais a las unidades con el conocimiento técnico y el asentamiento de valores espirituales suficiente para abordar vuestro trabajo con desenvoltura, pero no olvidéis que debéis estar a la altura de los cambios lógicos de la evolución técnica, y ello os deberá hacer estar en constante estudio para perfeccionaros como la Armada exige y vuestra proyección de carrera os demandará.

No olvidéis que en los destinos que pronto ocuparéis a bordo de buques o Unidades de la Armada vais a dirigir hombres y muje-

res, profesionales o de reemplazo, el bien más preciado de la Armada. Mantened con ellos la necesaria relación que atienda sus necesidades e inquietudes; dadles ejemplo; tratadlos con el respeto y consideración debida, como señalan las Ordenanzas, las cuales os exige que observéis de forma exacta y puntual como acervo del saber y experiencia que guían para ejercer con ejemplaridad la profesión de las Armas.

Ejerced el mando. Llevad la mirada al horizonte, atisbando el futuro con idea siempre de mejorar; los pies firmes en cubierta, aportando de forma precisa las mejoras necesarias al presente, y la mano firme en el timón; guiando vuestra profesión por la senda del deber, sin que el abatimiento os haga salir de él, con la íntima satisfacción de que ello es la mayor recompensa a que puede aspirar un militar. La Armada os apoyará.

Damas y Caballeros Alumnos que hoy de forma vibrante habéis hecho juramento y besado los pliegues de nuestra Enseña Nacional: recibid mi más cordial felicitación por vuestro gesto, por vuestra generosidad al entregaros al servicio de España, de nuestra

Patria. Honrándoos ese gesto como españoles, distinguiéndoos como ciudadanos y, sobre todo, como militares y marinos.

Recordad que, aun habiendo superado vuestro primer año en la carrera, la profesión elegida os exige más camino por recorrer, y el mejor modo de hacerlo es entregaros al estudio para mejorar vuestra formación técnica, militar y humana. Recordad que esta profesión requiere vocación, donde disciplina y abnegación son una constante.

Mantened unión y compañerismo, virtudes propias de la gente de la mar.

Tened fe en vuestros mandos, en el futuro de España y en sus Fuerzas Armadas. Añadid siempre algo que creo importante en la vida de un joven en su quehacer: *optimismo*.

Enfrentaros a los problemas con ánimo alegre y talante esperanzador; en modo alguno debéis consentir se frene vuestro entusiasmo y amor, demostrado en este día de nuestra Patrona. No estaréis solos en esa andadura, contaréis con el apoyo de toda la Escuela, que os anima en vuestro afán.

Y a todos, Damas y Caballeros Alumnos, os pido que tengáis en vuestra labor, en vuestro servicio:

- Amor a la profesión, que os dará ilusión.
- Modestia en vuestro quehacer y cumplimiento de obligaciones, que os enaltecerá.
- Humildad para rectificar si fuera necesario, que os engrandecerá.
- Y orgullo de servir a España, a la Armada, a Su Majestad, que os llenará de satisfacción a diario.

Os pido que os unáis a mí en las voces reglamentarias que dan fe de vuestro sentimiento de amor a España y fidelidad a Su Majestad (que Dios guarde).

Señores Oficiales,
Damas y Caballeros Alumnos,
Dotación de la Escuela Naval Militar:

¡¡VIVA ESPAÑA!! ¡¡VIVA EL REY!!





VISITA A LA COMANDANCIA MILITAR DE MARINA DE FERROL

Nos presentamos en la Comandancia Militar de Marina de Ferrol una soleada mañana del pasado mes de agosto, cuando, una vez publicado el Real Decreto de constitución y creación de las Capitanías Marítimas, está a punto de pasar a denominarse Comandancia Naval.

La Comandancia ocupa un bonito y proporcionado edificio construido en la década de los años treinta, en el

mismo lugar en que se hallaba la anterior y a cuya puerta llegaba entonces el mar. Hoy en día, entre ella y el cantil del muelle se ubican jardines, edificios, paseo marítimo y los muelles comerciales, que, por cierto, registran un movimiento impensable hace pocos años, no en balde es el puerto comercial que más ha crecido porcentualmente en ciertos tráficos de toda España.

NOS recibe, con la amabilidad tradicional de la Armada, su titular, el C. F. don José Ramón Soto Rodríguez, ameno conversador, con el que entramos en materia. Como quiera que en nuestro número 69 relatábamos la visita a la C. M. M. de Las Palmas, omitimos ciertos asuntos que ya fueron allí tratados comunes a todas las Comandancias.

-Comandante, ¿ha habido algún cambio en la situación de las Comandancias desde nuestra visita a la de Las Palmas?

-Precisamente acaba de salir en el «BOE» y recogido en el «BOD» el Real Decreto antes mencionado, cuya Disposición Adicional Primera dice: «A la entrada en vigor del presente Real Decreto, las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina cesarán, sin merma de sus atribuciones en el ámbito militar, en el ejercicio de las funciones que en materia de Marina Mercante venían desempeñando, que pasarán a ser ejercidas por las nuevas Capitanías Marítimas.»

Como ve, diáfano y claro. Queda por matizar nuestra colaboración con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, pues concretamente en esta Comandancia y por no estar radicada en una capital de provincia, sí ejercemos ciertas funciones administrativas en beneficio del MAPA.

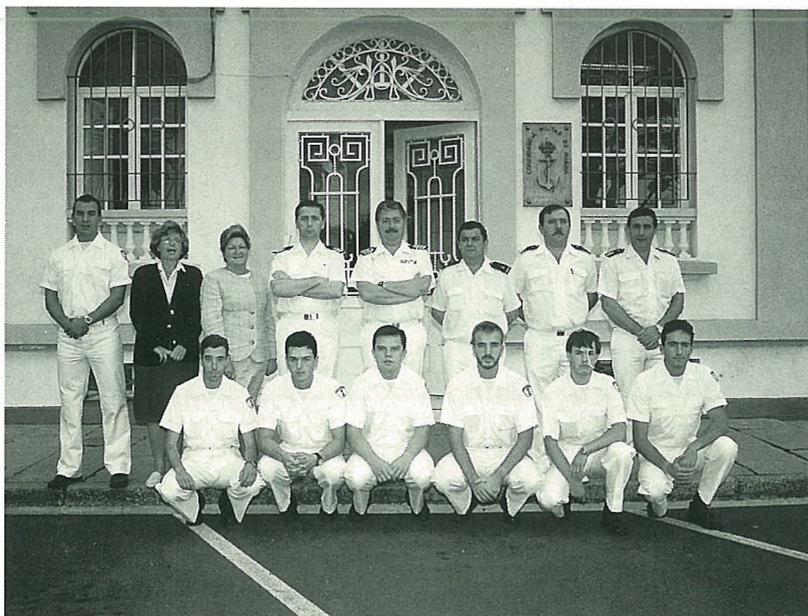
-¿Teme aburrirse a partir de este momento?

-En mi caso particular y aunque no tuviera nada que hacer, no me aburriría. Sólo se aburre quien carece de imaginación. Pero no, no habrá tiempo para el aburrimiento pues el Estado Mayor de la Armada nos ha señalado una serie de cometidos que nos han de tener ocupados. En esta Zona Marítima, además, su actual Almirante Jefe tiene unas ideas muy personales en este terreno y quiere vernos a los Comandantes Navales muy integrados en todo lo que «huela a mar» y que actuemos como su enlace ante el mundo náutico civil.

-¿Puede citarnos algunos de los cometidos que el EMA asigna a los Comandantes Navales?

-Voy a señalar solamente los más relevantes:

- Control táctico de los buques que el mando de la Zona nos asigne.
- Actuar de enlace con las autoridades civiles y militares dentro de nuestra demarcación.
- Actuar de enlace, a efectos cartográficos y de información marítima, entre el Instituto Hidrográfico, Observatorio de Marina y Organismos competentes pertenecientes a las Comunidades Autónomas, a la Organización Portuaria del Estado y a la Administración Marítima.
- Representar a la Armada en los Consejos de Administración y de Navegación y Puerto de los distintos puertos estatales.
- Instruir los expedientes de auxilio, salvamento y remolques, hallazgos y extracciones marítimas que correspondan a material militar o que puedan afectar a la Defensa.



• Realizar informe previo a los planes de utilización o modificación sustancial de los espacios portuarios, desde la perspectiva de su posible incidencia sobre los intereses de la Defensa Nacional.

• Realizar informe sobre la construcción de nuevos puertos en nuestra provincia naval, desde la perspectiva de los intereses de la Defensa Nacional.

• Representar a la Armada en las visitas de los buques de guerra extranjeros.

Por último y quizá la más importante, control de Tráfico Marítimo.

No obstante, está pendiente de publicarse el Real Decreto y Orden Ministerial subsiguiente sobre la nueva organización básica de la Armada en el litoral, así como las modificaciones pertinentes de la Instrucción de Operaciones sobre Zonas Marítimas, para adaptarla a las nuevas disposiciones a incluir Sectores, Provincia y Distritos Navales.

-¿Qué aportan estos destinos a un Oficial que en la Escuela Naval Militar no estudió casi nada de lo que encuentra al acceder a una Comandancia de Marina?

-Particularmente pienso que las Comandancias han sido y seguirán siendo el escaparate en que el ciudadano ve a la Armada. Sólo este hecho sería suficiente para mantenerlas en el mayor nivel dotacional posible. En lo personal, supone un aprendizaje del mundo mercante y pesquero interesantísimo. El trato con la gente pescadora enriquece de una manera difícil de explicar.

-¿Qué momentos gratos le ha proporcionado su actual destino?

-Infinitos. Pero créame si le digo que lo que uno se lleva más cincelado en el alma es el trato con las personas y las amistades hechas. Permítame una gota de presunción: he sido el primer Comandante Militar de Marina que se ha integrado en un Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, a petición de dicha Autoridad.

He de citar, además, que como Vice Hermano Mayor de la Cofradía del Santísimo Cristo de los Navegantes, la Armada me encarga la organización de la procesión que sale el Miércoles Santo de la iglesia del Socorro y que tiene una arraigada tradición en la zona portuaria de la ciudad.

-¿Y malos?

-La naturaleza humana es tan sabia que nos hace olvidar los malos tragos. Pero sí he de recordar el siniestro del «Aegean Sea», que originó una verdadera catástrofe en la ría de Ferrol y que nos obligó a trabajar muy duro en el transcurso de las setenta y dos primeras horas en el CECOP creado en esta Comandancia; los días de tensión vividos *in situ* con ocasión de la retención por parte de la flota bonitera del Cantábrico del pesquero francés «La Gabrielle» y, por último, el arriado de la enseña nacional en las Ayudantías de Marina de mi provincia marítima el día 27 de abril de 1993.

-Finalmente, ¿qué le recomendará a su relevo?

-Si me pide consejo, le diré que mantenga y fomente las relaciones personales por encima de todo y que el botón de ancla siga teniendo mucho que decir en el ámbito de los puertos y la costa. ■

BUQUES EXTRANJEROS EN BARCELONA

El verano pasado, aun sin resultar tan nutrido y abundante en su faceta naval como otros veranos, ofreció algunas visitas de buques interesantes al puerto de Barcelona. Veamos algunas de las más interesantes.



Bundesmarine 5 Minensuchgeschwader

La 5 Minensuchgeschwader de la Marina Federal alemana amarró al puerto barcelonés el 15 de junio. Estaba compuesta por ocho dragaminas/cazaminas a los que convoyaba un auxiliar de nueva factura: el Werra. Los primeros eran un cazaminas costero rápido del tipo 332 o clase Frankenthal: Bad Bevensen (M 1063), junto con siete dragaminas de la clase Hameln o tipo 343: Hameln (M 1092), Auerbach (M 1093), Ensdorf (M 1094), Uberherrn (M 1095), Passau (M 1096), Laboe (M 1097) y Herten (M 1099). Realizaron una visita relámpago, por cuanto estuvieron amarrados cuarenta y ocho horas justas.

Los buques de los tipos 332 y 343

Son unidades con casco de acero magnético y desplazamiento de 650 y 635 toneladas, respectivamente. Fueron proyectados y construidos por un consorcio formado por Systemtechnik-Nord (STN) y Abeking & Rasmussen, Kröger y Lürssen, construyéndose tres buques por serie por los dos primeros y otros cuatro por el tercero (en total 20 buques: 10+10) y estando programada la entrada en servicio del último (Sulzbach-Rosenberg, M 1062) para el próximo diciembre.

El tipo 332 es un cazaminas rápido de 54,5 metros de eslora, 9,2 de manga y 2,6 de calado, propulsado por dos motores diésel MTU 16V 396 TB84 (tránsito), con dos hélices de paso variable, a los que hay que añadir otro motor para caza. La velocidad máxima obtenida es de 18 nudos. Están equipados con dos minisubmarinos Pinguin B3 provistos de sonar, cámaras de televisión submarina y cargas de demolición. Su sonar es un Atlas Elektronik MWS 80-4, especial para la caza de minas.

El 343 es un dragaminas rápido construido sobre cascos iguales (54,4 metros de eslora, con un calado algo

menor: 2,5 metros), con igual equipo propulsor para tránsito aunque desprovisto de motor de caza. Posee capacidad minadora, contando con una dotación de 60 minas.

El armamento es muy similar en ambos tipos, si bien con ligeras diferencias. La artillería está formada por cañones Bofors de 40/70 mm. (dos en los 343 y uno en los 332), contando todos ellos con dos montajes cuádruples de misiles SAM Stinger. Los 343 cuentan con lanzaseñuelos Silver Dog.

El Werra A-514

Pertenece al tipo 404 (Clase Elbe) de auxiliares/taller, el más moderno con que cuenta la Bundesmarine, formado por seis unidades (Elbe, Mosel, Rhein, Werra, Main y Donau), todos con nombres de ríos, en servicio desde 1993 (los cuatro primeros) y 1994 (los otros dos). Son buques de 3.586 toneladas, con 100,5 metros de eslora máxima (87 en flotación), 15 de manga y 4,1 de calado. Adscritos a cometidos de auxiliares de flotillas de patrulleros rápidos y MCM, por lo que tienen gran capacidad de recambios tanto en contenedores sobre cubierta como en pañoles interiores (270 metros cúbicos de líquidos y 60 de sólidos).



Buque escuela sirio Al Assad

Llegó el 7 de julio, permaneciendo en Barcelona hasta el día 10. El Almirante Abdul Hamid Yusef convocó una rueda de prensa el sábado 8, comentando, entre otros temas, que el buque realizaba un crucero de instrucción y formación de sus 95 cadetes, si bien la visita a Barcelona tenía únicamente carácter turístico. Asimismo, remarcó el interés del presidente sirio, Hafez el Assad, en lograr que el Mediterráneo

tenga la consideración de «Mar de la Paz».

En un aspecto más técnico, merece destacarse que el Al Assad es un antiguo buque mercante de construcción polaca (Polnocny, Gdansk) que navega desde 1988, siendo modificado posteriormente para adaptarlo a su cometido de buque escuela. Su base está en Latakia.

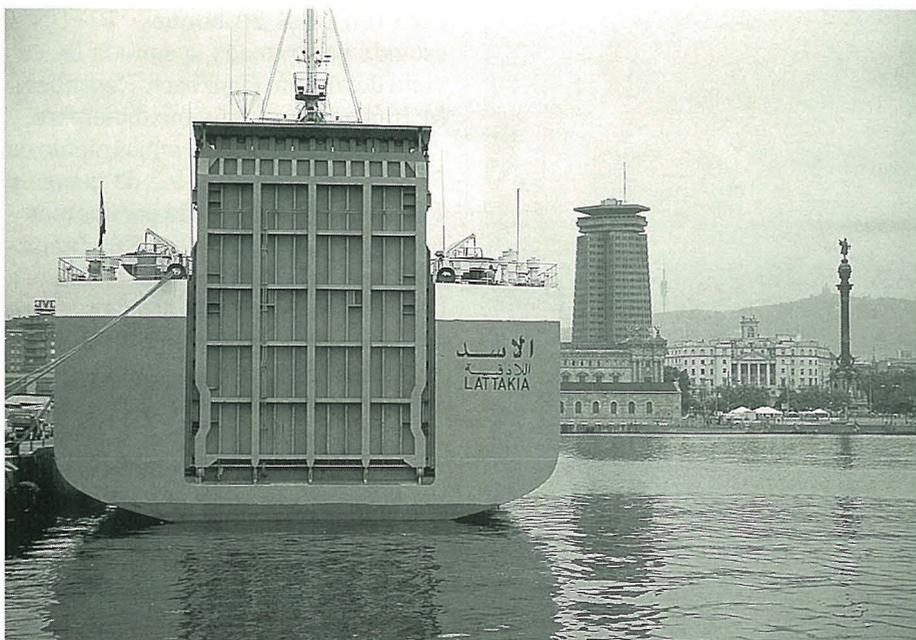
Buque escuela turco Cezayirli Gazi Hasan Pasa

La amistad y buenas relaciones entre Alemania y Turquía son tradicionales, por lo que no es extraño que la Armada turca esté abundantemente abastecida con buques de aquella nacionalidad, sean nuevos o de segunda mano.

El buque escuela Cezayirli Gazi Hasan Pasa, A-579, junto al gemelo Sokullu Mehmet Pasa, A-577, constituyen una excelente prueba de ello por cuanto anteriormente fueron los auxiliares del dragaminas Elbe A-61 y Donau A-69, navegando con pabellón turco desde 1982 y 1977, respectivamente. Fueron modificados adecuadamente para adaptarlos a su cometido de buques escuela con capacidad para 200 alumnos.

En este viaje figuraban 15 cadetes femeninos entre el total de 200. ■

Camil BUSQUETS i VILANOVA



LA DOTACION DEL «CHAKRI NARUEBET» SE ADIESTRA EN LA ESEPA

La Escuela de Energía y Propulsión de la Armada (ESEPA) recibe todos los años alumnos extranjeros (Oficiales y Suboficiales). Este año ha comenzado a impartir cursos de adiestramiento tanto a la dotación del

portaerones tailandés «Chakri Naruebet», que construye la E. N. Bazán, como al personal de los astilleros que se encargarán de efectuar reparaciones y mantenimiento a los equipos del Servicio de Máquina en dicho país.

LOS primeros alumnos en pasar por esta Escuela fueron el CC. Oficial de Electrónica Weerasak Empong y el Sargento Suranath Mechai, pertenecientes a la dotación del buque, así como el TN. Preeda Kokbua, perteneciente al grupo de Astilleros. Estos alumnos efectuaron los cursos de la Giroscópica Anschutz (Mins/Standard-20), la Corredera Doppler SRD-421S y el Grupo Convertidor de 400 Hz. en el Módulo de Electricidad.

En este primer curso, para solventar problemas idiomáticos se contó con la colaboración del CF. Chusak Chupaitoon, quien actuó como traductor.

Este Oficial, que efectuó sus estudios en España, perteneciente a la Promoción 385, ingresó en la Escuela Naval Militar en 1980, efectuando su embarque de prácticas de Alférez de Fragata en la «Balears». Volvió a España en mayo de 1993 para efectuar el Curso de Jefe de Programa, de veinte meses de duración, en la E. N. Bazán. Finalizado este curso en enero de 1995 y aunque en un principio estaba previsto su regreso a Tailandia, a propuesta de la Armada española se decidió que permaneciera en Ferrol para colaborar con la ICO en la inspección del buque y como asesor del Comandante, el CN. Surasak Pumpang.

Además de su función puramente técnica, el CF. Chusak es de gran ayuda

CF. Chusak Chupaitoon.



para sus compañeros, a los que asesora en las costumbres españolas y les resuelve problemas logísticos en Ferrol.

Los siguientes Oficiales en pasar por la ESEPA fueron el CC. Segundo Jefe de Máquinas del Portaerones, Wachiraporn Wongnakornsawan, y el TN. Tirayoo Intarasiritorn, perteneciente a Astilleros, quienes efectuaron el curso de Mantenimiento del Módulo de la Turbina de Gas LM-2500 en el Módulo de Simuladores. Hay que destacar que éste se impartió íntegramente en lengua inglesa por el profesor de la Escuela que imparte este curso.

Según comentario de los Jefes de Módulos por los que han pasado y de los

profesores que han impartido las clases, los Oficiales tailandeses han sido de los mejores alumnos extranjeros, por el interés demostrado.

Por su parte, éstos opinan que los cursos que se imparten son de gran provecho, pero en especial hay que destacar el comentario que hicieron los Oficiales que pasaron por el Módulo de Simuladores, los cuales aclararon que en este curso habían obtenido más información que en los ya efectuados en esta misma turbina, uno en Estados Unidos y otro en Australia.

Próximamente está previsto que se imparta otro curso de Mantenimiento del Módulo de la Turbina, en la que el CC. Wachiraporn actuará como traductor para los alumnos tailandeses de la futura dotación que no dominen el inglés.

Además de la colaboración puramente técnica, en lo que a enseñanza se refiere, la ESEPA se está preparando para alojar en sus instalaciones a los Oficiales que llegarán a España en octubre de 1995.

Los Oficiales tailandeses, aunque algunos separados de sus familias, se encuentran muy integrados en la vida ferrolana, pero se lamentan un poco del problema de comunicación que tienen en esta ciudad, al tener que relacionarse exclusivamente en inglés. ■

CF. Chupaitoon, CC. Wongnakornsawan, TN. Intarasiritorn, TN. Sande, Subof. Mayor Costa.



CONGRESO EN ROMA DE LA CIOR

Según las resoluciones del Comité Ejecutivo de la CIOR, las misiones más importantes de este organismo de la OTAN son motivar a todos los Oficiales de la Reserva de los países miembros a participar en la defensa militar y civil tanto de sus respectivos países como del conjunto de la Alianza Atlántica. Para ello y a través de las asociaciones y entidades que constituyen la Confederación Interaliada de Oficiales de la Reserva, y conjuntamente con los departamentos de Defensa de los diversos países y de la misma estructura de la OTAN en que está integrada, ha de planificar y llevar a la práctica la selección, formación e instrucción periódica de los reservistas, su movilización e integración en las Fuerzas Armadas o instituciones de la defensa civil. Ha de ser a través de las asociaciones que constituyen la Confederación —expresión de la voluntad de defensa y proyección del espíritu de defensa sobre la sociedad civil y el conjunto de la nación—. Ha de promover el espíritu asociativo de los reservistas para estos fines, como también el perfeccionamiento del status social legal, militar y civil del reservista, a fin de cumplir con la máxima eficacia su misión en el seno de la Alianza Atlántica en defensa de la libertad y la democracia como valores fundamentales que nos son comunes.

EN cumplimiento de estos fines se ha celebrado el XLVIII Congreso de la CIOR, esta vez en Roma, ciudad imperial, a la que es verdad que conducen todos los caminos.

Como en ocasiones anteriores, ha estado presente España, plenamente integrada en las tareas del Congreso.

La representación estuvo constituida por los señores Hernández Olive (Presiden-

te de la FORE), Corbetera, Ros, Molla y Sanz, en representación de los reservistas de Tierra; el señor López (Vicepresidente por la CIOR), por el Aire, y los señores Yagüer (Secretario para la CIOR), Villar, Ripol de Churruca (Secretario de la FORE) y Adán (Asesor de la Junta de la FORE), en representación de la Armada; todo ellos Oficiales de Complemento de sus respectivas Armas.

El Congreso se ha caracterizado por su ambiente inte-

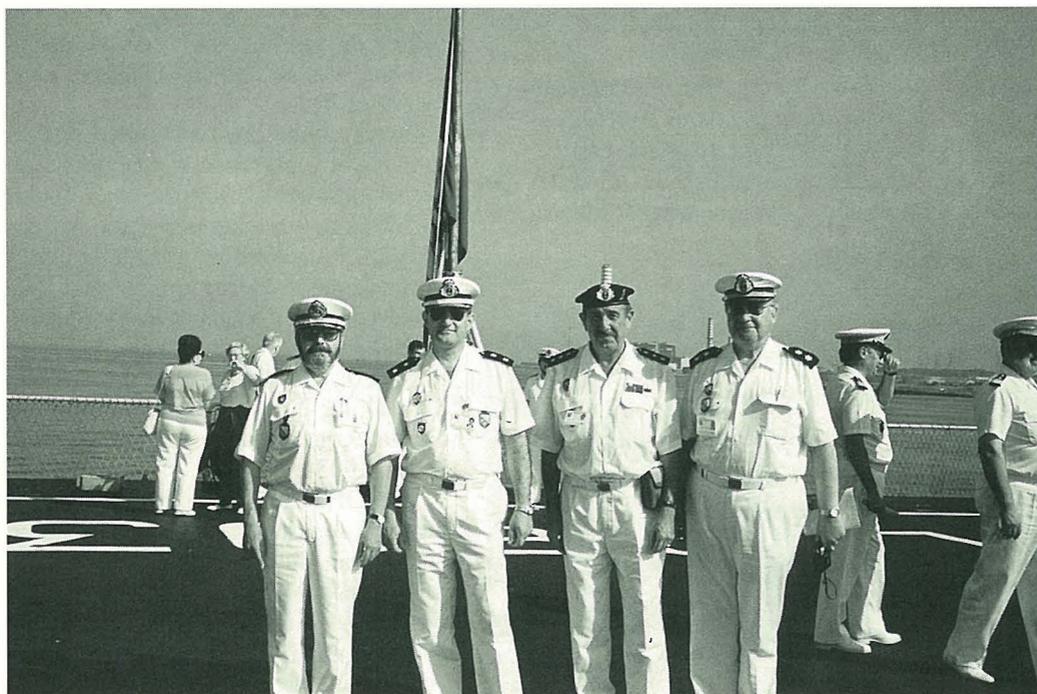
grador y la ampliación territorial (incorporación de Portugal y Turquía) como observadores de Suráfrica; apertura de conversaciones con Suecia, Suiza, Austria y Finlandia, y contactos iniciales de posible colaboración con los países de la Europa Central. También es de resaltar la creciente colaboración con AESUR (Asociación Europea de Suboficiales de la Reserva).

Son de destacar sus conclusiones sobre la estructura, selección, formación, reci-

claje y movilización de la Reserva con fines militares o de participación en acciones de paz, seguridad o defensa civil; la proyección del espíritu de defensa sobre la población civil; y el status militar, médico, empresarial, familiar y social del reservista.

Dentro del Congreso se han celebrado también las sesiones del trabajo de la CIORM (Confederación Interaliada Oficiales de la Reserva, de Medicina Militar) y la NRFC (Comité de las Fuerzas Nacionales de Reserva) constituido por los representantes de los Estados Mayores de la defensa de los países miembros, en relación con la constitución y funcionamiento de las Reservas de los mismos. Por España ha asistido el General de E. M. Fernando de Lecea, con el que ha presidido diversos actos la representación española.

Respecto del Congreso, cabe resaltar, además, la magnífica organización que, bajo las directrices de la presidencia que ostenta Francia, a través del Coronel Etrenne Tissot y el Teniente Coronel Patrice Fichett, ha llevado a efecto la UNUCI italiana, presidida por el General C. A. Giuseppe Calamani. El Ejército italiano, a través de sus fuerzas de Tierra, Mar y Aire efectúa magníficas demostraciones históricas, musicales, de información, de orden abierto y cerrado, con despegues de aviación, fuego real de maniobras de tierra e interesante navegación en el buque de desembarco «San Marco», lo que constituyó una importante experiencia para los casi 600 Oficiales asistentes al Congreso. ■



A bordo del «San Marco» los Oficiales de la MNU. De izquierda a derecha: Villar, Yagüer, Adán y Ripol.

SECCION DE RELACIONES EXTERIORES DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA



Relevo de los Agregados de Defensa de Austria: General Brigada Saliente, Peter Koman, y el General de Brigada entrante Uwe Maydell, con el C.N. Quiroga y el C.F. Hernández Moreno.

El haber realizado diversas entrevistas a Agregados Navales destinados en España hizo que mantuviéramos contactos en la Sección de Relaciones Exteriores del Estado Mayor de la Armada. El vivir de cerca sus actividades, aunque haya sido de forma esporádica, nos ha permitido conocer esta sección de reciente creación (tiene cinco años de vida). Pensamos que muchas veces se le interpreta con cierta inexactitud, pues si bien es verdad que con alguna frecuencia participa en actos sociales como una forma de conocer y tratar al conjunto de los Agregados Navales destinados en España, no es éste, ni mucho menos, su verdadero cometido.

PARA aclarar todos estos temas solicitamos información al Capitán de Navío Jefe de la Sección, Víctor J. Quiroga Martínez, quien nos explica cuáles son las funciones que realiza, dónde se encuadra, cómo está constituida la Sección de Relaciones Exteriores y cuáles son las actividades de la Armada en el campo internacional.

El C.N. Quiroga nos comenta que la Sección nació de la antigua División de Estrategia del EMA con el objetivo de alcanzar una mayor agilidad de gestión, coordinación y control de las acciones, así como una economía de medios. Al desaparecer la citada División de Estrategia pasó a depender

del Segundo Jefe del Estado Mayor de la Armada.

Como principales cometidos le corresponde los de servir de enlace con otras Marinas, tramitando y coordinando con las Secciones del EMA el estudio y desarrollo de los asuntos que de ella se derivan.

Esto exige conocer las relaciones de todo orden que la Armada mantiene con cada una de las Marinas extranjeras y mantener un archivo actualizado de todos los documentos que regulan dichas relaciones.

También asesora a las Secciones del EMA en sus relaciones con otras Marinas extranjeras y se canalizan los

documentos que estas relaciones generan.

Asimismo, se vela por el cumplimiento de los acuerdos que con repercusión en el ámbito naval se han suscrito con otros países. Se preparan reuniones de Estados Mayores con Marinas extranjeras y, posteriormente, se procede al desarrollo de las decisiones tomadas en las mismas.

Se dirigen y canalizan las actividades de los Agregados Navales españoles en el extranjero y se actúa de enlace entre la Armada y los Agregados extranjeros acreditados en España. Por último, se tramitan las escalas de buques de guerra y científicos extranjeros en puertos

españoles y de buques de la Armada en puertos extranjeros.

La Sección de Relaciones Exteriores cuenta con dos Negociados: el Negociado de Bilaterales y el Negociado de Agregados Navales. El primero, al frente del cual se encuentra actualmente el C.C. Alfonso Gómez Fernández de Córdoba, tiene como cometidos principales el desarrollo y observación del Convenio de Cooperación para la Defensa con los Estados Unidos en todo lo que afecta a la Armada. Le corresponde también el enlace de ésta y la Oficina de Cooperación para la Defensa, en todo lo relativo a informes y documentación, gestión, maniobras y cursos. Coordina con el EMA la organización de reuniones con los distintos Estados Mayores Navales, peninsulares y conjuntos, y gestiona y coordina los cursos de alumnos españoles en el extranjero y de alumnos extranjeros en España, entre otras actividades.

Por su parte, el Negociado de Agregados Navales, a cuyo frente se encuentra actualmente el C.F. Francisco Hernández Moreno, se encarga de preparar, redactar y archivar todas las comunicaciones de los Agregados Españoles en el extranjero y Agregados Extranjeros en España, y las escalas de buques extranjeros y de buques nacionales en puertos extranjeros, entre otras actividades.



Personal de la Sección de Relaciones Exteriores del EMA.

También resulta de interés el intercambio de visitas entre autoridades navales de otros países y Mandos de la Armada. Las actividades en este campo durante los últimos años ponen de manifiesto que España y la Armada, en particular, ofrecen un interés especial para las autoridades navales extranjeras y son frecuentes las declaraciones puestas de manifiesto de querer venir a Madrid y mantener contactos con nuestras autoridades navales para conocer nuestra organización.

En cuanto a escalas o estancia temporal de una Agrupación o buques

en un puerto o fondeadero, son de diferentes tipos: accidentales, por necesitar entrar el buque en puerto o fondeadero; de rutina, cuando se trata de puertos de países pertenecientes a la OTAN o derivadas de la participación en ejercicios u operaciones; informales, normalmente para descanso de la dotación; formales, cuando se responde a la invitación de un Gobierno o Nación, etc.

También esta Sección es responsable de hacer llegar por valija toda la documentación que se tramite entre organismos de la Armada y aquellos otros en el extranjero, así como la correspondencia dirigida a los buques que se encuentran en puertos extranjeros.

En la Sección están destinados tres Suboficiales, una Funcionaria del Cuerpo General Auxiliar, una Jefe Administrativo, tres Oficiales Administrativos y tres traductores, que desarrollan una labor muy eficaz, ya que están especializados en las complejas áreas de las que se ocupa esta Sección: escalas, vuelos, Agregados, valijas, cursos, idiomas, etc.

Hasta aquí lo que nos ha contado el C.N. Quiroga sobre la Sección de Relaciones Exteriores, con cuya colaboración pensamos seguir contando para realizar diferentes entrevistas a los Agregados Navales extranjeros destinados en España. ■



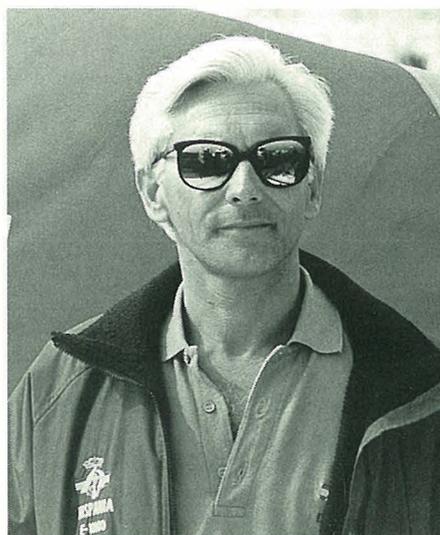
LA ARMADA Y LA VELA DOS VOCACIONES HERMANADAS

En muchas ocasiones nos hemos ocupado de reflejar en nuestras páginas del BOLETIN los numerosos acontecimientos que han ido plasmando la historia de la vela en la Armada, configurando un panorama cargado de grandes éxitos, algunos de ellos muy cercanos y de un esplendoroso porvenir.

En esta ocasión hemos querido hacer una recopilación de todos los años en la vida de esta vocación, hermanada con la del marino, y nadie mejor para ayudarnos a ello que el Capitán de Navío Juan Carlos Rodríguez Toubes, gran estusiasta y uno de los pioneros de este deporte en la Armada.

ME gustaría partir desde el punto de creación de las Comisiones de Vela en la Armada como nota de referencia a la hora de empezar a hablar de la ya larga trayectoria de este deporte dentro de nuestra Institución.

La idea partió de don Alvaro de Urzáiz, gran aficionado y entusiasta de este deporte, que vio la necesidad de organizar las Comisiones Navales de Regatas, a cuya propuesta se crean por Orden Ministerial, a finales de los años cin-



cuenta, con la Delegación de Vela y la Delegación Central de Vela.

En un principio había sólo vela ligera. Se empieza con *snipe*, posteriormente se amplía con el *finn* y el *star*. Con posterioridad se crean las Comisiones en cada Departamento Marítimo y en Canarias.

Inicialmente se crearon para personal profesional de la Armada, al considerarlo un complemento ideal para la formación de los Oficiales. Se pretendía seguir con el lema que inculca la Escuela Naval: «Todo lo que es navegar, ayuda»; quizá, siguiendo modelos de otros países, se pretendía que la Armada participase en las principales competiciones tanto nacionales como extranjeras.

Los primeros y tímidos pasos de estas Comisiones de Vela dieron lugar a un gran auge en los años sesenta. La vela ligera tuvo una gran aceptación en la Escuela Naval,

siendo Director el C.N. Victoriano Sánchez-Barcaiztegui, gran aficionado también, que supo darle un gran impulso en la Escuela. Como consecuencia de este impulso se formaron una serie de promociones –entre ellas a la que yo pertenezco– en las que aparecieron muchos seguidores de este deporte y que, con el paso del tiempo, se convirtieron en muy buenos regatistas.

–¿Se puede decir que la Armada en aquella época fue la promotora real del deporte de la vela en España?

–Efectivamente, en aquella época este deporte en la vida civil era muy incipiente; se resumía en vela ligera y muy poco de crucero, y la Marina, con la promoción que salió entonces, organizando regatas a las que acudieron barcos de toda España, promocionó en una cierta medida la vela en la vida civil, al servir de acicate a la competición deportiva.

Ya en los años setenta se había establecido el Campeonato de Vela de la Armada, de clase *snipe*, pues el *star* se fue dejando un poco de lado al tratarse de barcos caros. También entonces S. M. el Rey «nos echó una mano» al conseguir que la fábrica de los «Pumas» regalase un crucero a la Escuela Naval, con lo que se disponía de dos cruceros «Puma-38».



El Almirante Suanzes fue otro de los grandes promotores de la vela en la Armada. Se compraron los «Cirrus» 3/4 Ton. Estos barcos se repartieron en las distintas comisiones navales de regata y se empezó a navegar en crucero.

Pasados algunos años, se encontraba de Delegado de Vela el Contralmirante don Marcial Sánchez-Barcaiztegui, quien con sus buenas influencias y su gran poder de persuasión consigue, a través del Almirante Suanzes, que en esta época es ya AJEMA, comprar los primeros barcos 3/4 Ton. «Sirius», que suponían un peldaño más en la competición a vela; con los

«Cirrus» se competía, pero a nivel crucero y a un nivel muy *amateur*.

El primero fue el «Sirius-I», destinado a Palma de Mallorca; el «Algadir» va a Cádiz y un tercero a Ferrol.

Con el «Sirius-I» ya se compete en el Campeonato del Mundo y se logra un tercer puesto muy honroso, ganándose ese año el Campeonato de España y empezándose a desarrollar así la vela de competición en la Armada, sobre todo en la Comisión de Regatas de Palma, donde se reunieron una serie de grandes aficionados que con su dedicación y trabajo consiguieron hacer un gran equipo: el Contralmirante Marcial Sánchez-Barcaiztegui, como delegado; su sobrino, el C.F. Victoriano Sánchez-Barcaiztegui; mi hermano Jaime; el C.N. Ing. Francisco Quiroga, y yo mismo.

–Pero ahí no se para el ascenso continuado del deporte de la vela en la Armada, ¿cuál crees que es el espaldarazo definitivo?

–El segundo gran paso, que también se dio gracias al Almirante Suanzes, fue la construcción del «Sirius-II» en Ferrol. Se trataba de un prototipo súpermoderno con tecnología de Nueva Zelanda y una fórmula nueva, la *One-Ton*, que todavía existe y que constituyó todo un éxito. Con él quedamos



subcampeones del mundo y ganamos todas las regatas nacionales de ese año. Esto hace que aparezca una inquietud civil para hacerse con barcos capaces de hacer sombra al nuestro. Con estas iniciativas surgen astilleros donde empiezan a construirse nuevos prototipos.

A la vista de que la categoría 3/4 Ton. se logra imponer entre la gran afición, se decide construir en Palma el «Sirius III», un 3/4 Ton. que también revoluciona en cierta medida el mercado de la vela al conseguir hacer un barco muy rápido.

Con él se compite en el Campeonato del Mundo de Suecia y, cuando íbamos de primeros, a pocas millas de finalizar la última regata se rompe el palo y no podemos ganar este Campeonato. Fue un barco que causó mucha expectación y se empezaron a copiar las innovaciones que aportaba, como era la utilización del carbono para el casco, peso muy concentrado y, al mismo tiempo, mucha estabilidad. Es un modelo de barco que aún hoy se utiliza y que se intenta recuperar para la competición. Posteriormente, y con ayuda del Ministerio de Defensa, se construye el «Sirius IV», también en Palma.

El «Sirius IV» fue construido para participar en la categoría *One*



ton que se celebra en España, concretamente en Palma de Mallorca. Fue un barco que supuso una revolución entre los de su clase y quedó como modelo mundial. Era un prototipo que seguía las características de muy ligero y peso muy concentrado; reduciéndose elementos que se creían indispensables, utilizándose una maniobra nueva que todavía hoy continúa en vigor y suprimiéndose al máximo los interiores del barco. Con él se hicieron dos mundiales, quedando subcampeones en ambas ocasiones al no ser favorecidos por la suerte. Este prototipo, que fue luego captado por otros países que

nos pidieron información sobre él, sigue rindiendo y dando buenos resultados, contando con algunas transformaciones que se han introducido recientemente.

–Y ya debemos estar cerca del Mundial-92. ¿Cómo se preparó la Armada para este acontecimiento?

–Para el Mundial del 92 el Ministerio de Defensa decide que se construya el «Hispania». Se trata de un *maxi* pensado para competir en las regatas de España y del extranjero dentro de su categoría y, al mismo tiempo, participar en las del Descubrimiento.

Con él se hizo la primera Ruta del Descubrimiento, en el año 89, de Cádiz a Santo Domingo, quedándose en cuarta posición. Posteriormente, en el Campeonato del Mundo quedamos terceros, con lo que el «Hispania» dio muy buena impresión. Este barco, en cierta forma, supuso también una innovación entre los de su categoría, pues son barcos que dan mucha pantalla y el nuestro se encontraba vacío en su totalidad, con casco de carbono, con palo y cubierta muy aligerados.

El «Hispania» queda tercero en el Mundial-92 y participa en las principales regatas nacionales, como son la Copa del Rey, la Sherry, etc. En la Regata del 92 se



rompió un obenque a mitad de camino y se tuvo que entrar en San Juan de Puerto Rico para regresar a España posteriormente. Fue una pena, sobre todo ante la expectación que levantó este acontecimiento a nivel mundial.

Básicamente el «Hispania» ha servido de escuela de preparación de regatistas; no hay que olvidar que este barco lleva veintiséis tripulantes, lo que significa que más del 50 por 100 de los regatistas que hoy están en la competición han salido bien de la escuela del «Hispania», bien de la Comisión de Regatas, a los que van destinados muchos jóvenes para cumplir el Servicio Militar. Creo que la Armada ha hecho una gran labor en este terreno, que hoy día es reconocida por los clubes y la Federación.

—¿Hasta qué punto la experiencia de un Oficial de la Armada puede ayudar en el diseño de un barco de esas características?

—Quizá yo he sido el que más se ha dedicado al diseño y a la construcción de barcos de vela y, qué duda cabe que la experiencia vivida en la mar y el manejo del barco genera unos conocimientos extraordinarios y muy valiosos, que siempre he intentado transmitir al diseñador. La virtud de éste es saber recoger esas experiencias para ir acoplando sus modelos de acuerdo a las necesidades que la mar y el tipo de regata exigen. No es cosa fácil, sobre todo tratándose de diseñadores con cierto nombre, puesto que ellos se sienten artistas y crean sus propios modelos siguiendo una estética y unos conocimientos sobre la navegación que, en muchas ocasiones, se ha comprobado que no han sido suficientes para conseguir que determinado prototipo responda a las exigencias requeridas. Yo he tenido la gran suerte de trabajar en el diseño y construcción de algunos modelos junto a un hombre poco común, llamado Pepín González, ya fallecido, desgraciadamente, y que se metió en el mundo de la

construcción de barcos por pura afición, porque él realmente ni era ingeniero ni diseñador; era un hombre muy inteligente, especialista en resistencia de materiales y aficionado al maquetismo. Hacía aeromodelismo y empezó a construir barcos pequeños; en el terreno del aeromodelismo destacó al conseguir unos modelos de aviones muy ligeros que ganaban todas las competiciones; y poco a poco fue introduciéndose en el mundo de la construcción de barcos. Tenía la gran virtud de escuchar al regatista y captar sus ideas. Con él se empezaron a construir precisamente los primeros barcos para la Marina, con dise-

han construido gran parte de los barcos que se han ido adquiriendo; se han probado allí y, cuando se les daba el visto bueno definitivo, se mandaban a las Comisiones Navales de Vela, dependiendo del tipo de barco y de la flota que hubiese en cada Zona Marítima; es decir, los 3/4 Ton. eran los más apropiados para la mar de Ferrol; los *One-Ton*, en Cádiz; los *Cirrus* fueron a la mar dura de Canarias; en Cartagena estaban los de media tonelada al tratarse de una mar más tranquila, etc.

Las Comisiones contaban con sus propios recursos, que no eran muchos, y la ayuda de la Delega-



ños de nombres importantes pero «retocados», en mayor o menor medida, para nosotros. Fue Pepín González quien construyó el «Hispania», un *maxi* que no se había construido hasta ese momento en fibra y que supuso, como ya he dicho anteriormente, toda una innovación. Murió cuando se estaba diseñando el primer barco de la Copa América, en el año 90-91, y con él desapareció el astillero.

—Y en todos esos años, ¿cómo han ido evolucionando las Comisiones Navales de Regatas?

—La Comisión de Palma de Mallorca fue desde un principio, la Comisión «experimental»; allí se

ción Central, encargada del reparto de material y de la cuestión económica.

Estas Comisiones, con el tiempo y ante la afición que se fue despertando por este deporte, ayudaron mucho en la realización de cursillos de vela con monitores y adquiriendo barquitos de iniciación, como en el caso de Palma, donde se compraron dos *Optimist* que patrocinaron los dragaminas, por lo que llevaban sus mismos nombres, aunque los responsables directos eran los propios padres.

Poco a poco la Federación fue creando Escuelas de Vela por todas partes, con lo que las Comisiones

Navales de Regatas de las Armada dejaron de efectuar esos cursillos, ya que podía considerarse «competencia desleal»; pero conseguimos que las Escuelas de Vela tuvieran un trato favorable para los hijos de los Oficiales de la Armada, haciéndoles un precio especial.

No obstante existe todavía una Escuela de Vela que la Armada mantiene en Ferrol a través de su Acción Social. Las Comisiones hoy día continúan con su competición, abierta a todos los profesionales de la Armada.

—¿Y qué sitio ocupa en este mundillo de la vela la Escuela Naval?

la vela. Así pues, a lo largo de los años la vela en la Escuela ha sufrido altibajos. Actualmente está en período estacionario, pero manteniéndose.

—¿Qué consejos darías a los nuevos Oficiales que se han sentido atraídos por este deporte, una vez que hayan salido de la Escuela, para que no pierdan esos conocimientos adquiridos ni el hábito de navegar?

—Yo les diría lo que siempre aconsejo, que cuando los Oficiales salen destinados a los distintos Departamentos o Zonas Marítimas, se pasen por las Comisiones Navales de Regatas, donde

no de las drizas, etcétera. Cada uno hace su misión y la labor de conjuntarlo es la del patrón.

—¿En qué manera puede ayudar este deporte a la formación integral del marino?

—En primer lugar, el hecho de estar moviéndose en el ambiente y el medio en que se desarrollará gran parte de su vida profesional, que es la mar, significa una fuente de conocimientos muy valiosa; la mar te forma física y espiritualmente. Es un deporte que se realiza en equipo, por lo que te ayuda a ser colaborador, flexible y sufrido. La competición desarrolla el sentido de la superación y descubre tus propias limitaciones.

—Por último, ¿en qué momento actual dirías que se encuentra la vela en la Armada?

—Llevamos ya unos cuantos años que, debido a las restricciones presupuestarias, hemos tenido que parar muchas actividades, aunque seguimos resistiendo gracias a que los mandos, concretamente el AJEMA, nos permiten hacer algunas competiciones. Se van introduciendo las renovaciones oportunas a los barcos viejos, con la intención de mantenernos en el nivel de la competición. Tenemos además la gran suerte de que navegue con nosotros parte de la Familia Real, lo cual nos ayuda mucho, al margen de que para la Marina significa un gran honor el que S.A.R. el Príncipe Felipe navegue en un barco de la Armada y que S.M. la Reina navegue todos los años en el «Hispania» en la Copa del Rey.

Creo que todo el esfuerzo que se ha ido realizando a lo largo de estos años por alcanzar el nivel tan preeminente del deporte de la vela en nuestro país, en gran medida, como ya dije, gracias a la Armada, debe mantenerse y cuando las circunstancias sean más favorables, pueda remontarse al puesto que le corresponde. ■



—La Escuela Naval siempre ha sido, y sigue siéndolo, la cuna de los futuros regatistas y, por supuesto, influye mucho la figura del Director, el que sea o no aficionado a la vela, para que sepa incentivar este deporte entre los alumnos.

—En tu caso concreto, ¿se inició tu interés por la vela en la Escuela Naval?

—Realmente mi afición es anterior al ingreso en la Escuela Naval; lo que sí es cierto es que mis rudimentos en la vela se pudieron afianzar y desarrollar porque yo cogí una época muy buena en la Escuela en relación a

siempre son bien recibidos todos aquellos que quieren navegar, puesto que el problema, a veces, es encontrar gente dispuesta a integrarse en las tripulaciones, ateniéndose al nivel que tenga cada uno. A medida que vaya avanzando, irá ocupando puestos en consonancia. Normalmente de la Escuela salen con un nivel bastante bueno; hay gente que sale de patrón. Pero no debemos olvidar que llevar un crucero es una labor de conjunto; por tanto, tan importante es disponer de un buen patrón como de aquél que se le da mejor trimar la vela; otro, la maniobra de proa; otro hace el pia-

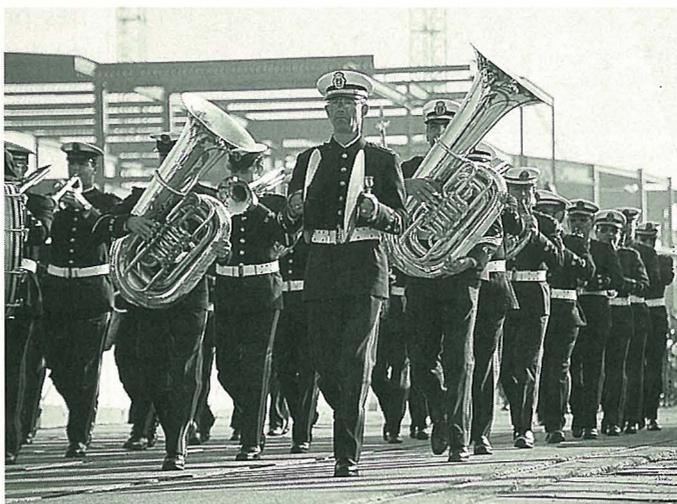
ESTA formada por Suboficiales Músicos en rigurosa selección, así como de un reducido grupo de militares de empleo. Todos ellos conforman una Unidad no solamente cualificada profesionalmente, sino de calidad artística de alto nivel, permitiendo realizar con éxito cualquier planteamiento musical que se considere adecuado en cualquier momento y lugar.

Es de resaltar su participación en diversas Semanas Navales, como las de Barcelona, Almería y Santander. Honores a S. M. el Rey con motivo de su exaltación a la Jefatura del Estado, siendo la primera Banda designada a tal efecto. Conciertos sinfónicos ofrecidos con motivo de la Semana de las Fuerzas Armadas en la Plaza Mayor y Palacio de Cristal en Madrid. Interviene en el Certamen Internacional de Bandas «Ciudad de Valencia» en julio de 1970, obteniendo el primer premio en el apartado de Bandas de Música Militares y el reconocimiento no sólo del jurado calificador sino del público en general, que admira la brillante interpretación de la Agrupación Musical de Infantería de Marina, dirigida en aquella ocasión por el Comandante don Ramón Sáez de Adana.

Igualmente, en el extranjero colabora en diversos festivales de Músicas Militares: Roselare, Ostende, Kositche y Brujas, en Bélgica, y Albertville, en Francia. En todo momento supieron granjearse el entusiasmo del público asistente.

Complementariamente a la plantilla sinfónica es de destacar la popular «Big Band», formada por un escogido grupo de profesores músicos especialistas en este tipo singular de música, dirigida con eficacia por el

Banda Sinfónica de la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid



Es la Agrupación de más reciente creación en la Armada. Data de 1950 y desde su fundación hasta la actualidad participa en las grandes manifestaciones castrenses que eventualmente se desarrollan y, obviamente, en las actividades diarias propias de su cometido.

Subteniente Músico don Manuel Sánchez Ortín. Las audiciones efectuadas y el interés de los aficionados han convertido en éxito permanente su excelente trabajo.

En el apartado de directores conviene resaltar el prestigio indudable de maestros tan relevantes como los Comandantes Ramón Sáez de Adana, Agustín Bertomeu, José María Beigbeder y Ramón Codina. Todos ellos han contribuido a crear el clima artístico y humano que hoy la Agrupación mantiene y trata de superar constantemente día a día con evidente entusiasmo.

El catálogo de obras existentes en el archivo de la Banda de Música es igualmente interesante, con una rica aportación de partituras de diversos géneros: sinfónico, militar, religioso, himnario, etcétera, con bellas orquestaciones y, obviamente, música de la Armada, lo que constituye una espléndida aportación al repertorio español de la música para bandas.

En la actualidad la Banda Sinfónica, y complementando con las actividades propias castrenses, se encuentra desarrollando una serie de proyectos y propuestas, con la previa autorización del Mando, para ofrecer, a través del rico lenguaje musical, la sensibilidad de un arte imperecedero y, por tanto, eterno.

Quien suscribe, como reciente Director de esta importante Agrupación, desea subrayar la agradable tarea de contar con un material humano excelente, condición imprescindible para realizar felizmente los cometidos artísticos que el Mando estime conveniente. ■

**Bernardo ADAM
FERRERO**

*Teniente Coronel
Director Músico.
Agrupación de Infantería
de Marina. Madrid*

HOSPITALIDAD NAVAL



Real Hospital de Antiguones. Cartagena.

ZONA MARITIMA DEL MEDITERRANEO CARTAGENA

Continuamos el estudio de los hospitales navales de las diversas zonas marítimas, ocupándonos en esta ocasión del de la Zona Marítima del Mediterráneo.

CARTAGENA, fundada por Amílcar y engrandecida por Aníbal, alcanzó gran esplendor durante la dominación romana. Dotada de excelente puerto, su entrada está defendida por dos montes, con cumbres coronadas por los castillos de San Julián y Galeras. Su privilegiada posición geográfica y la vecindad con Africa la han predispuerto a múltiples invasiones y raro es el pueblo de la antigüedad que no contacta con Cartagena, por lo que fue repetidamente amurallada, especialmente para la defensa de los ataques de los corsarios. De la seguridad de este puerto, preservado de

los vientos, habla el viejo dicho de los marinos antiguos de que «los puertos europeos más seguros son: junio, julio y Cartagena».

El Hospital de Galeras

El primer germen hospitalario al que acudían las *gentes de las Armadas* hay que situarlo a finales del siglo XVI, en el establecido Hospital de Santa Ana, bajo el cuidado amoroso de los hermanos de la Orden de San Juan y, según las crónicas, las estrecheces eran la tónica de los tiempos. Por estas fechas Cartagena había per-

dido su primitivo esplendor, quedando su población, con apenas mil familias, arruinada y sin perspectivas.

A principio del XVII, a pesar de la ayuda prestada por Felipe II a la villa, no había cambiado el panorama: los recursos hospitalarios eran escasísimos y la mortandad se debía al hambre más que a otros motivos. —«*Se morían de necesidad los pobres, acostados en el suelo por no tener camas.*»

De tal situación se salió con la construcción en 1621, en los inicios del reinado de Felipe IV, de un hospital donde serían atendidos «*los soldados que pasaban a Italia y los que enfermaban en navíos y galeras*» que invernaban en Cartagena. Estaba situado este hospital en la plaza de Castelini, «entre las dos puertas de Murcia». Se reedificó entre 1672 y 1675, venciendo múltiples dificultades pecuniarias, siguiendo su primitiva planta.

En este **Hospital de Galeras**, que así se le conocía, cuando estaba próxima la conclusión de su edificación, se mandó que en su fábrica se acomodase «*una pieza, la que sea más a propósito y decente, para Capilla, donde se celebren los oficios divinos y administren los sacramentos.*». Tenía «88 palmos de alto» y estaba hecho de «bóveda de ladrillo». Debe ser considerado como el primer hospital de la Armada en Cartagena.

Atendió el Hospital de Galeras a los muchos enfermos infectados de peste, suministrándoles, tanto a los «*enfermos de cabo como a los de remo*», una dieta a base de «carne de carnero» y otros manjares..., pero su ocupación era tal que se resentía su edificación, poniendo en peligro su existencia, y sólo la generosa aportación personal de los soldados de galeras Francisco García Roldán y Antonio Rosique, entre otros, junto a las dádivas provenientes de la caridad particular, salvó a esta Institución, del que surgiría vigoroso el Real Hospital de Caridad. La ardiente caridad de Rosique llegó al extremo de llevar a cuestas a los enfermos desde sus casas al hospital e, inclusive, pedía limosna por las calles, con el auxilio de una capacha, para el sostenimiento del hospital.

Concluía el siglo XVII y la sucesión de Carlos II traería a España una feroz lucha entre dinastías, conocida como Guerra de Sucesión. El Hospital de Galeras languidece, la escasez del personal sanitario y de medios materiales es patente, y ni siquiera el hecho de que se hicieran cargo de la Institución los Hermanos de San Juan de Dios consigue amortiguar la situación, por lo que es preciso acondicionar como hospital a la *galera «Santa Ana»*.

El Hospital de Antiguones

La llegada de Patiño a las altas esferas del poder –secretario de Estado y del despacho de Marina e Indias– infunde también en Cartagena su benéfica influencia, estableciendo en esta ciudad un Departamento Marítimo (1728) a semejanza del de Cádiz.

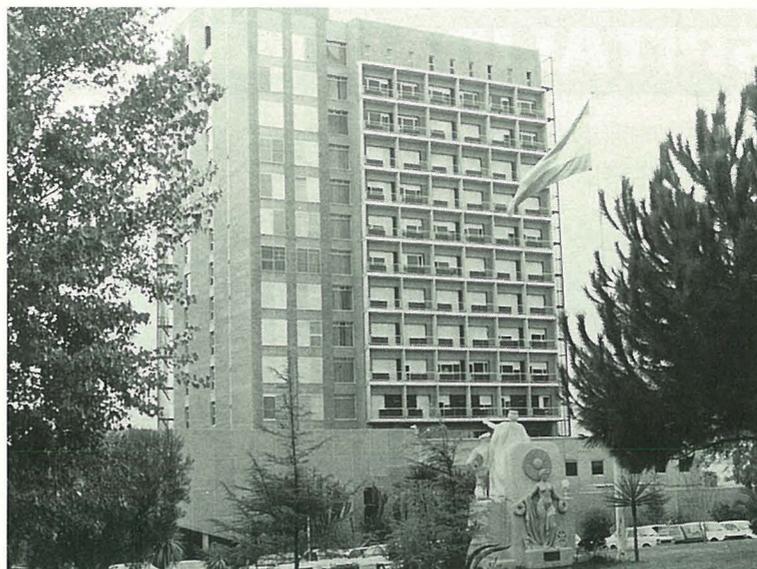
Pronto se llega al convencimiento de la construcción de un nuevo hospital naval, pero aún han de soportar largos años los enfermos y heridos de galeras las incomodidades de la provisionalidad, aumentadas por la masiva afluencia de heridos de la campaña de Orán, ya que si bien las obras del nuevo hospital dan comienzo en 1749, no sería hasta 1762, durante el reinado de Carlos III, cuando se hiciera el traslado de los primeros enfermos desde el Hospital de Galeras y del *Cuartel de Presidarios*, que junto al anterior daría asistencia facultativa en los últimos años. Poco después se concluirían las obras del Arsenal de Cartagena (1782).

Las obras del nuevo hospital las realiza un famoso arquitecto de la época, Sebastián de Ferigán, al pie de una colina, sobre una excavación de «tosca» rodeada por un foso de más de seis metros de anchura en la «costa del Batel y Antiguones», que daría nombre al nuevo y amplísimo hospital, conocido como **Hospital Real de Antiguones**. Una muralla construida en sus proximidades para defensa de la plaza sugeriría el nombre del entorno.

Desde sus inicios, este hospital, que nace para las atenciones del personal de Marina, ha de sufrir la ocupación de las tropas que retornan a la plaza procedentes de diversas campañas –Argel, Flandes, etcétera– y no siempre para atender necesidades sanitarias, sino a veces para simples alojamientos e, inclusive, para el acomodo de «presidarios enfermos, reos de consideración», para los que se colocaron en dos de sus salas hasta cincuenta argollas con cáncamos. El Coronel Reding las ocupa para la atención de sus hombres, atacados con *fiebres tercianas*.

El deterioro de esta inadecuada utilización, junto a las escaseces de la época, ya que la Marina por esas fechas estaba en «*estrechísimo estado... careciendo de medios para cubrir ninguna de sus atenciones*», hacen temer por su permanencia, razón que determina que de su administración se ocupe la Real Hacienda, junto al resto de los hospitales de Marina. La Orden es de 1817 y su ejecutoria en 1831. Gobernaba España Fernando VII.

Documentación fechada en 1793 habla del establecimiento en Cartagena de un **Hospital de Convalecientes**. Su construcción presentó dificultades y después de varios intentos y abundante documen-



Actual Hospital Naval del Mediterráneo. Cartagena.

tación escrita, una vez desechado el levantamiento de una nueva edificación, se optó porque dichos convalecientes ocupasen las salas altas del recién construido Hospital de Antiguones, donde éstos encontrarían cómoda permanencia, «*así por el esparcimiento de ellas, como por su alegría, ventilación y extensión, con proporción para que puedan regular ejercicio... sin salir de la casa, para evitar los perjuicios de su desarreglo en las comidas de géneros dañinos a su salud y obviar la desertión...*», amén que la asistencia sería de más calidad, ya que de esta manera estarían atendidos por personal «*acostumbrado a esta vigilancia*».

Quedaba en reserva el llamado *hospitalito*, que ya había sido utilizado años atrás, y en el que podían habilitarse hasta «*doscientos individuos*». Los convalecientes serían atendidos por la llamada «*ración de dietas*», que tenía un coste de tres reales de vellón, desechándose la «*estancia de hospital*», más cara.

Precisamente en 1853 los facultativos de Marina comenzaron a percibir sus haberes extraídos del presupuesto de Marina, dejándolo de hacer de la Real Hacienda.

Tras diversas vicisitudes de cambio de titularidad entre Marina y Ejército por los años de 1866 a 1890, en un continuo «*toma y daca*» entre ambas jurisdicciones y una serie de disputas entre los distintos fueros oficiales castrenses cuya enumeración sería prolijo el relatar, en esta última fecha retorna el hospital definitivamente al fuero de Marina, en «*razón a que afluyendo a ellos en mayor número los individuos de la Armada, parece natural que el servicio hospitalario se haga por su administración especial, como lo practica en otros puntos que tienen hospitales*», pero no en su totalidad ya que una de sus partes queda bajo el Ejército, que lo utiliza como cuartel.

Si bien los médicos de los hospitales de Marina por estas fechas gozaban de un cierto prestigio y su situación era llevadera, teniendo, inclusive, una relativa autonomía de acción, no ocurría igual con los médicos embarcados, que sometidos a gran sujeción eran escasamente estimados. Unos y otros tenían grandes limitaciones en los ascensos y expectativas profesionales escasas, por lo que, desalentados, solicitaban la baja en el Cuerpo de Sanidad con poco tiempo de servicio, una vez que encontraban otros destinos civiles más halagüeños.

El hospital actual

Así continúa el Hospital de Antiguones durante largos años, prestando su eficaz servicio al personal de Marina. Los avances de las tecnologías y los nuevos criterios sanitarios aconsejan su abandono, hecho que se culmina en 1983, pasando enfermos, personal y medios de diagnóstico y curativos al nuevo y modernísimo hospital situado en la zona de Tentegorra, donde en otros tiempos estuvo situada la base americana.

Consta de doce plantas y de él queremos destacar que la climatología de su ubicación ha posibilitado dotarlo de instalaciones movidas por energía solar, siendo el pionero de los hospitales militares en esta faceta.

Es hospital de referencia del Mediterráneo para la zona de Levante y su informatización hospitalaria comprende a todos los servicios, siendo hospital piloto dentro del Plan Malta.

Tiene además helipuerto operativo, siendo utilizado experimentalmente en ejercicios conjuntos con las Fuerzas del Ejército del Aire.

Es puntero en tecnología sanitaria. ■

Manuel MARTINEZ CERRO



El Almirante de la Flota Manuel Acedo Manteola nació en San Fernando (Cádiz) el día 22 de octubre de 1934 e ingresó en la Escuela Naval Militar (Marín) en 1953.

Ha mandado el dragaminas «Ter», el remolcador de altura «RA-4», el destructor «Almirante Ferrándiz» y la 41.ª Escuadrilla de Escoltas, con independencia de otros destinos de embarco.

Entre los destinos en tierra destacan los desempeñados en el Alto Estado Mayor, la Escuela de Estudios Superiores, la Misión de la Armada Española en los Estados Unidos, etc.

Ascendió a Contralmirante en 1989, desempeñando sucesivamente las Jefaturas de las Divisiones de Táctica y

Estrategia del Estado Mayor de la Armada.

En 1993 ascendió a Vicealmirante, ocupando el cargo de Segundo Jefe del Estado Mayor de la Armada. El día 15 de agosto de 1995 ascendió a Almirante.

Es especialista en Artillería y Tiro Naval, Analista de Sistemas, Diplomado en Investigación Militar Operativa por el CIRO de París y Diplomado en Guerra Naval. Habla inglés y francés.

Está en posesión de varias Cruces del Mérito Naval y del Mérito Militar y de la Placa y Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, de la que es Caballero.

Es viudo de doña María Victoria Díaz-Pache Montenegro y tiene cinco hijos.

SECUENCIA DE LOS ACTOS

DENTRO del ceremonial marítimo, el día 4 de septiembre tomaba posesión del Mando de la Flota el Almirante Acedo Manteola, bajo la presidencia del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, Juan José Romero Caramelo.

El acto tuvo lugar en la bahía de Cádiz, a bordo del portaaviones «Príncipe de Asturias» y en presencia de diferentes buques de la Flota: «Aragón» —en el que se izó

la insignia del AJEMA—, «Castilla», «Hernán Cortés», «Pizarro», «Reina Sofía», «Victoria» y «Canarias». El buen tiempo acompañó a la ceremonia.

A las once horas el helicóptero que traslada al AJEMA y al ALFLOT toma cubierta a bordo del «Príncipe de Asturias». El Almirante de la Base Naval de Rota, acompañado por el Almirante del grupo ALFA y el Comandante del buque, les recibe al pie del helicóp-

tero; la Guardia Militar presenta armas y un grupo de Contraamaestres ejecutan una pitada larga.

Al ocupar el AJEMA y el ALFLOT el lugar asignado para la ceremonia, las dotaciones de los buques, excepto el «Aragón», cubren pasamanos, al objeto de proceder al *saludo a la voz y al cañón*. A continuación el Contralmirante Jefe del Estado Mayor de la Flota, Tomás García-Figueroa Romero, da lectura al Real Decre-

to de nombramiento, mientras la Guardia Militar del «Príncipe de Asturias» adopta la posición de *armas sobre el hombro*; el AJEMA pronuncia la fórmula reglamentaria: «De orden de S. M. el Rey, se reconocerá al Almirante don Manuel Acedo Manteola como Almirante de la Flota, respetándole y obedeciéndole en todo lo que mandare concerniente al servicio. ¡Viva España!». Al término de estas palabras, la Guardia Militar adopta la posición de firmes.

Inmediatamente se procede a *rendir honores* al nuevo ALFLOT; la Guardia Militar *presenta armas*, mientras las dotaciones de los buques presentes adoptan la posición de primer tiempo de saludo militar. En el «Príncipe de Asturias» se *rompe canasta* con la insignia del Almirante de la Flota y se inicia el *saludo a la voz* con tres voces de *Viva España*, que son contestadas por las dotaciones de todos los buques excepto la del «Aragón», por estar izada en él la insignia del AJEMA. El «Príncipe de Asturias» ejecuta el *saludo al cañón* de quince salvas y a continuación contesta con una sola voz de *¡Viva España!* Durante el saludo todos los buques tremolan insignias y gallardetes.

Finalizada la ceremonia de Toma de Posesión de Mando del ALFLOT, se procede a rendir los honores de Ordenanza a la insignia del AJEMA, izada en el transporte de ataque «Aragón». La Guardia Militar del «Príncipe de Asturias» *presenta armas*, mientras las dotaciones de todos los buques adoptan la posición de *primer tiempo* del saludo militar, procediéndose a continuación al *saludo a la voz* y al *cañón* con cuatro voces de *Viva España* y con diecisiete salvas desde el «Príncipe de Asturias». La dotación del «Aragón» contesta con tres voces de *Viva España*.

Terminado el acto, los buques regresan a puerto, haciéndolo en primer lugar el «Príncipe de Asturias». ■

DISCURSO DEL ALFLOT

EXCELENTISIMO señor Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, excelentísimas e ilustrísimas Autoridades, excelentísimos señores Oficiales Generales, señores Oficiales, Suboficiales, Tropa y Marinería, amigos y compañeros.

Al tomar posesión del mando de la Flota, mis primeras palabras se dirigen a Su Majestad el Rey, Gobierno y Autoridades de la nación para agradecer la confianza que en mí depositan al designarme para desempeñar un destino de tan alta responsabilidad. A ellos expreso mi más completa lealtad y subordinación, especialmente a ti, Almirante, por haberme distinguido con el mando de la Flota.

A las Autoridades civiles y militares que se han unido a este acto, ofrezco mi colaboración y apoyo desinteresado.

Saludo con especial afecto y emoción a los compañeros a cuyas órdenes tuve un día el honor de servir y que hoy nos honran con su presencia.

Mi reconocimiento, asimismo, a todos los amigos y familiares que me acompañan y que añaden a la solemnidad de esta ceremonia un carácter cálido y entrañable.

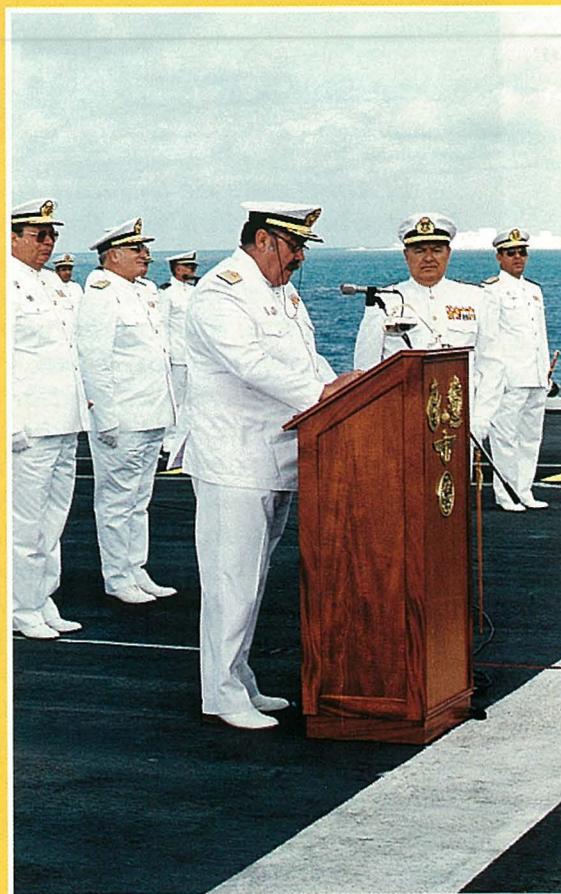
Mi recuerdo especial a las dotaciones de las fragatas «Numancia» y «Extremadura», que en este momento cumplen misiones en la mar en la zona del Adriático.

Tengo hoy el honor de hacerme cargo del Mando Naval, que lleva anejo el contacto directo con la Fuerza Naval, y asumo con ilusión y voluntad de máxima entrega la responsabilidad del servicio a la Armada, como mando de preparación de la Fuerza y conducción de las operaciones del núcleo fundamental de la Armada.

El contacto más directo con las unidades y dotaciones, interrumpido para mí en 1989, cuando entregué la Comandancia de la 41.ª Escuadrilla de Escoltas para incorporarme al Estado Mayor de la Armada, lo recupero ahora, y este hecho me produce especial satisfacción al considerarlo el factor fundamental que imprime carácter al mando que ahora recibo. Por ello, la línea maestra de mi labor como Almirante de la Flota, será conseguir la sintonía entre los Mandos y fuerzas de la Flota. Para conseguir el objetivo

común os exhorto a que continuéis trabajando con la misma lealtad que prestasteis a los anteriores Almirantes de la Flota, ante los que dejo constancia de mi reconocimiento por su esfuerzo y sacrificio.

El tiempo transcurrido desde que dejé la Flota no ha sido grande. No ha ocurrido lo mismo con el volumen y trascendencia de los cambios acaecidos en la situación internacional desde 1989 y la consiguiente repercusión para España y para la Armada. Las disponibilidades económicas no han escapado a la influencia de este giro en las relaciones entre los pueblos.



La Armada, dentro de su modestia, cuenta con una Flota eficaz, algunas de cuyas unidades navales y aéreas son valoradas por Marinas de naciones aliadas de gran tradición naval. Recientemente su potenciabilidad y capacidad de despliegue ha aumentado significativamente con la incorporación del Buque de Aprovisionamiento de Combate «Patiño» y, por otra parte, ya están en marcha los programas, en distinta fase de adelanto según los casos, para relevar a aque-

llas unidades a las que el paso del tiempo va dejando obsoletas.

Nuestra meta, por consiguiente, debe ser continuar esforzándonos cada vez más en conseguir el mayor rendimiento posible de los medios disponibles, en el convencimiento de que cuando llegue el día en que mejoren las actuales circunstancias, sólo trabajando así seremos capaces de poseer la preparación necesaria para hacer frente a los cambios que continuamente y con mayor rapidez se producen en los aspectos de estrategia, táctica y tecnología.

Es por esto que, desde el orgullo de teneros a mis órdenes y la satisfacción de vuestra cercanía, quiero hacer un llamamiento vehemente e ilusionado a todos los hombres que servís a la Patria en las Unidades de la Flota, para solicitar de cada uno de vosotros, en los cometidos que os corresponda:

diatos, de los responsables de las tareas cotidianas, y contribuirá a realzar la importancia del trabajo bien hecho en cada puesto.

El esfuerzo que os pido, porque así lo exige la Flota, es enorme. Ya lo conocéis.

da y el respeto a sus tradiciones es la recompensa que todos debemos esperar.

En nuestra profesión militar debéis buscar como única y permanente satisfacción aquella que nace del deber cumplido. Esta debe ser vuestra prin-

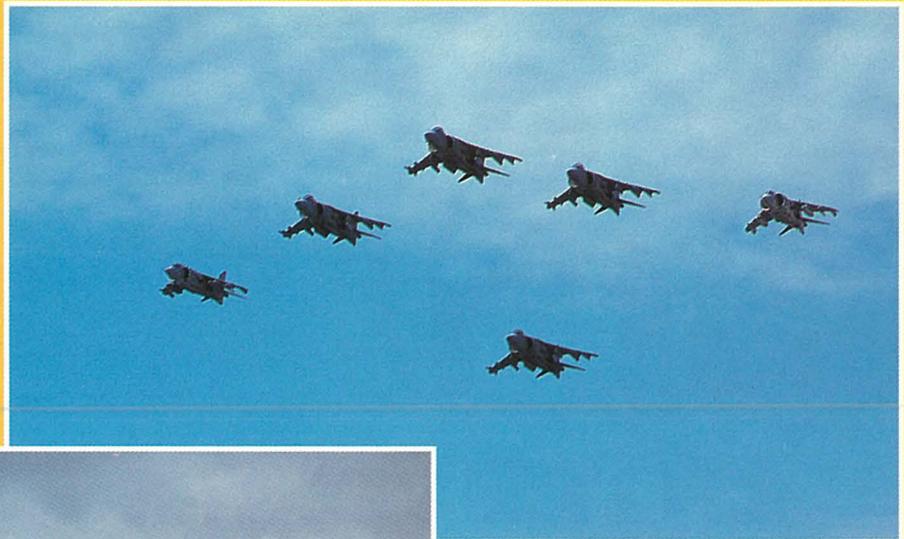


Foto: C. Busquet.



Foto: C. Busquet.

1. Imaginación en el planteamiento de las actividades operativas y de adiestramiento.

2. Exhaustiva preparación de los sistemas, previa a la realización de los ejercicios. Exactitud y realismo en su ejecución.

3. Profundidad en el estudio y análisis de los resultados obtenidos y generosidad en la autocrítica.

4. Esfuerzo perseverante en el mantenimiento de los equipos.

5. Disposición positiva en la carga de trabajo adicional que imponen las actuales deficiencias de personal.

6. Conocimiento a fondo de los equipos que manejáis y su empleo operativo.

7. Finalmente, meticulosidad en el trabajo día a día para evitar los peligros de la rutina, esfuerzo que, estoy seguro, recibirá el estímulo y reconocimiento expreso de los Jefes inme-



Foto: C. Busquet.

Sé que no siempre, ni todos, recibiréis una recompensa formal a vuestra dedicación y sacrificio. Lo que no debe dar lugar al desánimo ni a la relajación de vuestra entrega, Sólo el derecho a usar el uniforme de la Arma-

cial aspiración, y os aseguro, cuando me hago cargo de un destino que colma mis ilusiones profesionales, que en la satisfacción del deber cumplido encontraréis la compensación a vuestro esfuerzo y dedicación.

Almirante, Autoridades, Oficiales Generales, Oficiales, Suboficiales, Marinería y Tropa, bajo esta Bandera, definida y escogida por un Rey de España especialmente para ser porta-

da por sus navíos y que desde entonces es símbolo permanente de la identidad de nuestra Patria, gritad conmigo:

¡¡Viva España!!
¡¡Viva el Rey!!



ENTREVISTA AL ALMIRANTE DE LA FLOTA

Tenemos ocasión de charlar con el Almirante Acedo, quien nos comenta que la Flota constituye una Fuerza Naval modesta pero eficaz, como lo ha demostrado a lo largo de los últimos años operando a larga distancia de sus bases; por ejemplo, en la Guerra del Golfo y actualmente en el Adriático.

CONSIDERA que la mayor carencia se produce en el número de escoltas oceánicos, pues la Armada contempla que se necesitan quince como mínimo. Por ello, en los diferentes planes de construcción naval se ha contemplado esta necesidad, siendo de la máxima prioridad el de la fragata «F-100». Otro problema lo presenta el material y los repuestos, debido a los recortes de los recursos económicos, aunque sin repercusión en la operatividad hasta el momento.

El Almirante Acedo nos comenta que la Flota es el núcleo fundamental de la Fuerza Naval, constituida por la totalidad de la Fuerza de Combate y por las Fuerzas Aérea y Submarina y la de Apoyo Logístico. Entre la Fuerza de Combate destaca el Grupo ALFA, integrado en permanencia por el portaaviones «Príncipe de Asturias» y la Escuadrilla de Escoltas clase «Santa María», si bien, y con carácter eventual, se pueden integrar otros escoltas y aeronaves de la Fuerza Aérea; así como el Grupo DELTA, que cuenta en permanencia con los buques de transporte, buques de

desembarco, Grupo Naval de Playa y, con carácter eventual, con la Fuerza de Desembarco, cuya unidad orgánica es el Tercio de Armada, y Fuerza de Cobertura. Las Fuerzas Aérea y Submarina, compuesta la primera por treinta y ocho helicópteros en cuatro Escuadrillas y veintidós aviones en tres escuadrillas, y la segunda por ocho submarinos, cuatro tipo Agosta y cuatro tipo Daphné, y, por último, las unidades de la Fuerza de Apoyo Logístico, constituida por el petrolero «Marqués de la Ensenada» y el buque de apoyo de combate «Patiño».

En relación con el personal, el Almirante Acedo resalta la incorporación de marineros profesionales y militares de empleo, que han contribuido a resolver el problema de la marinería de reemplazo en los buques, ya que en éstos se manejan equipos muy costosos y el tiempo de permanencia de este personal es muy corto.

Respecto al adiestramiento, el Almirante Acedo considera que se puede situar en un nivel medio-alto, por la influencia que ha tenido la nueva organización del adiestramiento a flote a través de la CEVACO.

Nos comenta el Almirante Acedo que el mando de la Flota constituye para él, como para todos los Oficiales de la Armada, la culminación de una vida militar, destino al que piensa dedicar todo su tiempo, intentando seguir las directrices emanadas del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, potenciando la capacidad aeronaval y anfibia de la Flota y conservando el resto de las capacidades tanto en la operatividad como en el adiestramiento de las dotaciones.

En los últimos años la Fuerza Anfibia se ha visto incrementada con la incorporación de los buques de desembarco «Pizarro» y «Hernán Cortés» y la construcción del primer LPD; asimismo, se está elaborando un plan para la Infantería de Marina, definiendo las carencias y programando las adquisiciones necesarias para poder hacer frente, en esta década y en la siguiente, a los períodos de crisis que actualmente se producen.

El Almirante Acedo considera que las previsiones para el futuro son positivas, dentro, como es lógico, de las disponibilidades económicas.

Desde estas páginas queremos hacer llegar nuestra enhorabuena por su toma de posesión del Mando de la Flota y agradecemos su amable colaboración para el BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL. ■



ENTREGA DE DESPACHOS A LOS NUEVOS SUBOFICIALES

El día 12 de julio tuvo lugar en el Patio de Armas de la Escuela de Suboficiales la entrega de Despachos a la 4.^a Promoción de las Escalas Básicas de los Cuerpos de Infantería de Marina y de Especialistas de la Armada, presidida por S.A.R. el Príncipe de Asturias, don Felipe de Borbón y Grecia.

Ciento sesenta y cinco Sargentos del Cuerpo de Especialistas ponían fin a unos años de espera ilusionada y recibían el Despacho de Suboficial; junto a ellos se encontraba un alumno becario de la Marina Ecuato-Guineana, que recibía su diploma por haber finalizado con aprovechamiento los estudios realizados en Centros Docentes de Formación Básica de la Armada.

Entre las personalidades civiles se encontraban la Delegada del Gobierno en Andalucía, Amparo Rubiales Torrejón; el Alcalde de San Fernando, Antonio Moreno Olmedo, y el Gobernador Civil de Cádiz, César Braña Pino, y entre las autoridades militares, el Jefe del Estado Mayor de la Defensa, Teniente General José Rodrigo Rodrigo; el Jefe del Estado Mayor de la Armada, Juan José Romero Caramelo; el Almirante de la Flota, Miguel García de Lomas Ristori; el Jefe de la Región Militar Sur, Agustín Muñoz Grandes Galilea; el Jefe de la Segunda Región Aérea, Francisco Villa Pérez; el Almirante Jefe de la Zona Marítima del Estrecho, Carlos Sánchez de Toca Acebal, y el Arzobispo Castrense, Manuel Estepa Llaurens.

Participaron en el acto la Bandera de la Zona Marítima, el Batallón de Alumnos de la Escuela con la Escuadra de Gastadores y la Banda de Música del Tercio del Sur.





Foto General de los nuevos Suboficiales con S.A.R. el Príncipe Felipe, que presidió la ceremonia de entrega de despachos.

SECUENCIA DE LOS ACTOS

PASADAS las diez de la mañana, el Batallón de Alumnos formó en el Patio de Armas de la Escuela, incorporándose previamente a la formación la Bandera de la Zona Marítima. A las once horas, S.A.R. el Príncipe de Asturias era recibido por el Jefe del Estado Mayor de la Defensa, acompañado por el Jefe del Estado Mayor de la Armada. A su llegada le fueron rendidos los honores de Ordenanza, pasando a continuación revista a la Fuerza.

Acto seguido se procedió a la Entrega de Despachos e imposición de condecoraciones, entre otros, al número uno del Cuerpo de Especialistas de la Armada, don Roberto González Bargas, y al número uno del Cuerpo de Infantería de Marina, don Andrés García Yubero, por S.A.R. el Príncipe de Asturias.

Un momento especialmente emotivo del acto fue la renovación del Juramento a la Bandera por los nuevos Suboficiales.

El C.N. Adolfo Víctor Ariz Molas se dirigió a los nuevos Suboficiales con una alocución breve y brillante (ver página siguiente).

Terminado el discurso, se procedió al toque de Oración y al canto del himno de la Armada, cerrándose el acto con el desfile de la Fuerza participante.

Desde estas líneas deseamos los mayores éxitos a los nuevos Suboficiales y una vida de entrega entusiasta y sacrificada al servicio de la Armada y de España. ■



S.A.R. El príncipe de Asturias saluda al Sargento González Bargas.



ALOCUCION DEL COMANDANTE DIRECTOR

Con vuestro permiso, Alteza:

Sean mis primeras palabras para agradecer la presencia de S.A.R. el Príncipe de Asturias.

Presencia que, un año más, deja patente el interés de las más altas instancias por la figura del Suboficial, hombre clave en la estructura de los Ejércitos, a tal extremo que puede afirmarse: "Buenos Suboficiales, buenos Ejércitos".

Vuestra presencia es también timbre de orgullo y poderoso estímulo tanto para los hombres que hoy reciben sus Despachos como para los que, con ilusionada entrega, trabajan en este Centro tratando de mantenerlo al máximo nivel de eficacia.

Por todo ello, y por el alto honor que dispensáis a la Escuela, muchas gracias, Alteza. Y ahora, con vuestro permiso, me dirijo a los nuevos Suboficiales.

Sargentos de las Escalas Básicas de los Cuerpos de Infantería de Marina y de Especialistas de la Armada:

Hoy es día grande y señalado, porque con el acto que celebramos culminarán ustedes dos años de sacrificios, de renuncia a la comodidad y de plena dedicación al estudio, labor personal y silenciosa alejada de la gloria y el estruendo de las armas, pero necesaria para afrontar con éxito las nuevas responsabilidades que les corresponderán.

Al lucir en sus hombros, ya con carácter efectivo, el dorado galón de Sargento, les doy mi cordial enhorabuena, que hago extensiva a sus familiares más directos, pues ellos también han sido parte importante en esos sacrificios y renunciaciones.

Sus nuevos cometidos, contemplados en la Ley 17/1989, podrían sintetizarse en una frase: "Dirigir hombres y manejar equipos y armas".

Si el aspecto técnico es muy importante, recuerden siempre que el hombre es lo primordial, ya que en el hombre reside la voluntad de vencer, y es precisamente esa voluntad la que deben motivar y mantener, logrando lo dispuesto en el artículo 122 de las RR.OO. para las Fuerzas Armadas: "El valor, la acometividad, la serenidad y el espíritu de lucha son cualidades que ha de poseer el buen combatiente. Sobre ellas, las virtudes militares forjarán el heroísmo de los que arriesgan su vida por la Patria".

Mantengan viva en sus almas y en sus corazones la llama de la centenaria realidad histórica a la que pertenecemos y que se resume en el bello y sagrado nombre de España.

Que sea también norte de su actuación el artículo 70 de las RR.OO., que al referirse al Suboficial, dice: "Su vocación, honor y espíritu militar le impulsarán a obrar rectamente y a esforzarse en sobresalir por sus conocimientos profesionales, dedicación y conducta ejemplar".

Al decirles adiós, reciban, con un fuerte y simbólico abrazo, mi sincero deseo de suerte y éxito en lo profesional y fortuna en lo familiar.

Ahora, cuando ya están largando amarras de la Escuela de Suboficiales, ruego a nuestra excelsa patrona la Virgen del Carmen, ¡salinera mayor de nuestras vidas!, les proteja y les ayude a rendir las más bellas singladuras de amor a la Armada y a España.

Sargentos de Infantería de Marina y del Cuerpo de Especialistas:

A golpes de corazón, con fe en la misión de la Armada y esperanza en el futuro de la Patria, gritad muy fuerte conmigo:

¡Viva España! ¡Viva el Rey!





**UNA
EXPERIENCIA
INOLVIDABLE**

Coincidimos con José Juan Varela Ruiz, ya licenciado como marinero de reemplazo, que había hecho el Servicio Militar a bordo del Buque Escuela «Juan Sebastián de Elcano». Nos encantó su entusiasmo y sus muchos recuerdos, agradables siempre, aunque a veces con una carga de dureza o nostalgia que ayudan a madurar en la vida, y le pedimos que nos escribiera sus experiencias. Este es el fruto de la petición.



Un descanso en la limpieza.

UANDO, pasado el período de instrucción como Marinero de Reemplazo, el pasado mes de noviembre de 1994 se me propuso la idea de continuar mi servicio militar en el Buque Escuela «Juan Sebastián de Elcano», surgieron en mí las dudas normales del novato, tal y como le podría suceder a cualquiera ante tan gran responsabilidad.

Acepté con esas dudas, pero con la completa seguridad de que pondría todo mi empeño en ser en cada una de las singladuras y puertos que visitaríamos un digno marinero de este buque y aceptable representante de nuestra Marina

más allá, donde debíamos «hacer Patria».

Juré Bandera a finales de noviembre y dos días después estaba, junto con los otros 83 marineros, frente a un buque aún desmantelado por las habituales reparaciones anuales que lo disponen para la navegación. Tanto mis compañeros como yo vimos los cuatro mástiles que se alzaban, impresionándonos. Sabíamos que muchos de nosotros tendríamos que subir a lo más alto de ellos.

El blanco del barco destacaba sobre el gris más triste de los otros barcos que se hallaban en dique. De repente, un Sargento y un Cabo 1.º nos

mandaron subir a bordo y nos llevaron a proa. Era ya de noche; hacía frío y el nerviosismo propio de una espera que se alargó cuarenta y cinco minutos se rompió con una voz ronca y profunda que salía de un Capitán de Fragata dándonos la bienvenida.

Después se asignaron los destinos y tomamos posesión de cada uno de ellos.

Comenzaron a bordo los trabajos de mantenimiento y limpieza y el avituallamiento del barco, a fin de tenerlo preparado para las pruebas pertinentes con vistas a unas maniobras de pruebas anteriores a la salida anual del LXVI Crucero de Instrucción.

No fueron fáciles estos primeros días. El duro trabajo que suponía la puesta a punto del buque nos hacía dudar a muchos de nosotros si habíamos acertado en la decisión tomada días antes en el CIM, cuando debíamos pedir destino.

Pronto comenzamos a ver el fruto de nuestro trabajo y esfuerzo con la alegría de comprobar que todo iba estando a punto para salir a la mar. Y llegó el día de la partida. Formamos en «Br. y Er. de Guardia»; desde el puente se ordenó «¡listos para cubrir vergas, jarcias y botabaras; ¡gente al pie de la jarcia!». Comenzamos a subir por las jarcias, yo tenía maniobra en el trinquete Cruz. Hacía un frío helado por el viento del norte que soplabla fuerte esa mañana. Subía lleno de emoción y tristeza al mismo tiempo.

Emoción ante la aventura marinera que me disponía a vivir y tristeza por la partida que suponía dejar mi casa y a los míos. Entre los acordes del pasodoble que tocaba la Banda de Infantería de Marina, las palmas y vítores del público y las familias de los que partíamos, el Bergantín-Goleta cumplía su rito anual, y sentí desde allá arriba que mis ojos se nublaban por la emoción. Varias embarcaciones nos acompañaron durante un buen rato; al mismo tiempo que íbamos desplegando las velas,



Su llegada a Marín.

nuestros corazones se ensanchaban ante la gran aventura que nos esperaba y la nostalgia de lo que quedaba atrás.

El 19 de enero dejábamos por fin tierra española. Decíamos adiós desde Tenerife y nos dimos cuenta realmente de que comenzaba el viaje, para lo bueno y para lo malo.

Fue una larga navegación que amenizamos con la fiesta del Paso del Ecuador. Hasta llegar a Recife, primera singladura, se sucedieron toda clase de anécdotas. Comenzamos a tomar confianza y seguridad en nosotros mismos y vivíamos intensamente la vida marinera: faenas, guardias, ratos de ocio y una gran camaradería. Entre los marinos se respiraba un ambiente de emoción, ilusión y esperanza, junto con la curiosidad por lo que esperábamos vivir.

El 13 de febrero la nave arribó a Recife. Atrás quedaban veintitrés días de navegación que habían supuesto nuestro bautismo como marineros de la Armada.

Desde la salida hasta la llegada a Boston se sucedieron toda clase de anécdotas y acontecimientos que formaron nuestra personalidad marinera; tales como la entrada en la Ruta de los Galeones en el mar Caribe: indescriptible fue la emoción al divisar Cartagena de Indias y Puerto Rico, don-

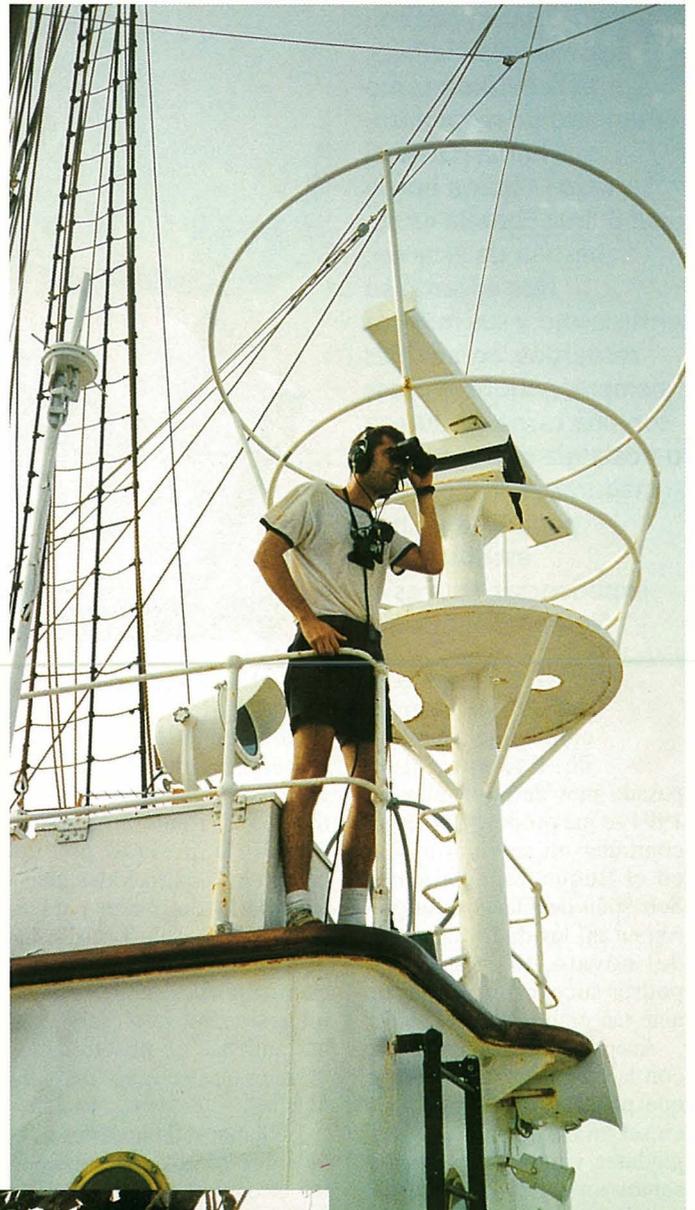
de se vivió el ver nuestra bandera ondeando en las manos de una religiosa española. Nos impresionó la visión de las Islas Margarita, Gran Caimán y Mujeres, entre otras.

Los ejércitos de delfines que en formación seguían al barco saltando majestuosamente por la proa amenizaban las duras guardias.

Cuando los ánimos decaían las fiestas en alta mar servían para apaciguar a la dotación que comenzaba a añorar a la Patria y a la familia.

La llegada a los puertos era, como siempre, de gran cariño hacia el buque por parte de las gentes de los distintos países, y en las despedidas se reflejaba en las caras de la dotación la melancolía de dejar el puerto y a sus amables gentes. La pregunta que nos hacíamos todos era siempre la misma: ¿será el puerto siguiente tan bueno como el anterior?

De lo hasta ahora narrado se desprende que todo fue bueno y positivo, pero también tuvimos la parte dura, a veces muy dura, como las largas guardias, arreglo, pintado y embellecimiento del barco; días de enorme añoranza hacia nuestras familias y nuestros hogares; largas e interminables noches de vigilia y, en definitiva, el trabajo constante y la disciplina, *muy estricta en algunos casos.*



De servicio en uno de los largos días de navegación.



Ahora, pasado el verano, descansando y recordando en la distancia del tiempo transcurrido desde que arribamos a Marín, no puedo dejar de admitir que mi opinión de la Marina se ha enriquecido. Lo que antes me parecía que sólo un hombre de la mar podía soportar por su profesión, ha calado en mí.

La disciplina que se impuso y que yo acepté sin demasiada buena gana, hoy forma parte de mi vida, y el concepto del compañerismo prevalecerá en mis actos e intentaré no olvidar nunca que el valor y la nobleza están presentes en cada navegante de ese barco. ■

José Juan VARELA RUIZ



«MAHON»



**COMISION
EN AGUAS
DE TERRANOVA**

Impresiones
del Capitán de Corbeta
JAVIER GARCIA
RUPEREZ

TODOS sonreían. Mi arenga fue lacónica: «Las cosa es fácil, sólo hay que ir, estar allí veinte días y volver». En el fondo, simplificar el contenido de la misión ayudaba a relajar la tensión, pero todos sabíamos que no es lo mismo hacer vigilancia de costa en el Cantábrico o en Finisterre (a pesar de la mucha mar que se suele sufrir en esta Zona Marítima) que en mitad de la corriente del Labrador, a 1.700 millas de la base.

La parte «militar» de la misión se disolvió como un azucarillo al firmarse el acuerdo UE-Canadá, y eso restó interés a la misión: pasábamos a ser un buque inspector NAFO, pero ello iba a exigir de nosotros buenas dosis de diplomacia: por un lado, teníamos que cumplir y hacer cumplir el acuerdo; por otro, nuestro corazón estaba, cómo no, del lado de los otros marinos españoles, nuestros sufridos pescadores.

Hubo un enemigo que no cejó: la naturaleza, los hielos, la mar, la niebla, el frío. La mar nos obsequió con un temporal muy duro nada más llegar. Olas de siete, diez, ¡catorce metros! El barco es duro; la dotación, también. Todo pasaba sin percances de importancia. El temporal lo capeamos de proa tres largos días. Por la noche poníamos los reflectores para ver venir las olas más peligrosas y tomarlas bien. Además de las olas veíamos venir la nieve. La escena era bastante tétrica, pero nadie ni nada faltó. Tampoco la Virgen del Carmen.

Un día el traicionero cintón del remolcador atrapó a la RIB en un inevitable balance cuando estaba ya trincada del gancho disparador para su izado. Comenzó a embarcar aguas y a escorar y volcó con cuatro hombres al agua en un agua helada (tres grados bajo cero). La angustia nos atenazaba mientras luchábamos para mantenernos serenos y recogerlos a todos en el menor tiempo posible. ¿Resistirían la hipotermia gracias a los trajes de supervivencia para aguas polares? Todo terminó felizmente: sí resistían. El Marinero de 2.ª Ezequiel Orosa Sande tardó siete minutos en ser recogido. Una ducha caliente, una sopa, la inspección del ATS y a trabajar otra vez, que no hay mucha gente para



montar guardia. Algunos días vimos focas que nos observaban con cara de guasa. Otros días vimos, al atardecer, monstruosos icebergs que parecían esperar la noche para recordarnos que estábamos por ahí. El Alférez de Sanidad no había embarcado en su vida. ¡Menudo bautizo de mar! Tensas inspecciones de pesqueros, discusiones con los canadienses, intentos a veces frustrados de hablar por radio con la familia. «Que sí, que sí; que estamos muy bien, que no te preocupes». Toda la dotación y todos los radios del mundo escuchan la conversación. Mientras se habla, como siempre,

tratando de agarrarse a cualquier sitio para no salir despedido, micrófono en mano con los machetazos. Y siempre, siempre, la niebla.

Pero todo termina. Primero la niebla y el frío al volver para casa; al final, la soledad compartida al atracar. Las familias están ahí. Y siempre el recuerdo de las otras patrulleras con quienes hemos coincidido en la aventura, el de los pescadores que tratan de hacer su trabajo en condiciones tan duras y además hostigados. Y el pensamiento en la Señora, bajo cuyo manto celeste nunca hemos dejado de cobijarnos. ■



Impresiones

del Alférez de Fragata

JORGE MONATO

RANCAÑO

MIS impresiones sobre la campaña del fletán son principalmente dos: una es que la Comisión ha sido muy larga para el poco espacio vital del que disponíamos, puesto que fueron treinta y un días sin

tocar puerto, aunque los que estamos acostumbrados en la Mercante a realizar travesías grandes no son demasiados, pero teniendo en cuenta el espacio disponible se hacían interminables, más por la rutina que por la dificultad de la misión.

En cuanto al desarrollo normal de la misión, se fue cumpliendo sin mayor problema. El frío nunca fue obstáculo al ir perfectamente pertrechados de ropa para combatir el mismo. La mar estuvo durante tres días muy dura, pero es lo lógico en Terranova, y ya sabíamos a lo que nos íbamos a enfrentar. Sin duda, para mí lo más duro de la Comisión fue la navega-

ción nocturna, ya que exigía una concentración máxima para evitar los posibles *growlers*, mucho más peligrosos que los icebergs, ya que al ir semihundidos son muy difíciles de localizar y un riesgo para el casco del buque.

Destacaría, sin duda, el personal de marinería, cuyo comportamiento fue más allá del exigible y ha hecho que en ningún momento nos viéramos obligados a emplear una disciplina férrea.

Tampoco calificaría nuestra misión de rutinaria, pues sería infravalorar nuestros servicios a la Patria, ya que en el actual momento político los militares debemos ser todavía más unos hombres de principios, y uno de nuestros principios debe ser la utilidad. ■

Impresiones

del Sargento 1.º Mecánico

JAVIER RIO

CABANAS

MI impresión sobre la llamada campaña del fletán es, sobre todo, de un balance positivo, en el sentido de que la dotación de este buque y el barco en sí son capaces de sobrepasar los inconvenientes y problemas que se nos pusieron por la proa, y nunca mejor dicho, pues la mar tuvo días de especial dureza, en los cuales había que hacer malabarismos para mantener el equilibrio. A esto se añade que difícilmente se podía comer, porque la mar es como es y, como dicen los profesionales de la pesca, que tan curtidos están allí: «¡E un mar pa homes!». Sin duda, no los defraudamos, dejando bien alto el pabellón de la Armada y del «Mahón» en particular. Se ha colaborado en todo y cuanto fue necesario en nuestra misión. Llevamos inspectores de la NAFO, a los cuales apoyamos en todo lo que necesitaron, y creo que se llevan muy buena impresión, pues el trato y comportamiento profesional hizo que superáramos todos los inconvenientes.

La verdad es que estábamos tan mentalizados en salir muy airadamente, pues a pesar de las limitaciones indiscutibles que tiene el buque, por ser muy reducida la habitabilidad, motores ruidosos, etc., hemos estado treinta y un días y cada día que pasaba nos empeñábamos en hacerlo mejor y superarnos a nosotros mismos. **¡Alguna fórmula secreta debe haber en la cocina, pues el mamparismo brilló por su ausencia!** Los pocos momentos de ¿«des-

canso»? que teníamos se dedicaban a leer o a los juegos de ajedrez, parchís, etc.

También, a decir verdad, hubo momentos en que se pasó por malos tragos. El peor fue el día que las duras condiciones de la mar volcaron a la zódiac y su dotación, aunque todo quedó, afortunadamente, en el susto, a pesar de la niebla, el frío y esas olas de hasta catorce metros (a veces éramos un submarino).

También la improvisación previa, pues cuando salimos de puerto habíamos alistado el barco prácticamente en el fin de semana y un recuerdo especial a esos hombres de la mar que tanto entregan y a veces tan poco reciben. También aprendimos a ser descifradores, pues a veces conseguir entender algo en las llamadas telefónicas era una odisea, a pesar de los esfuerzos del personal de la radio en hacerlo bien. No obstante, no se puede luchar contra las limitaciones técnicas; seguro que le han quitado al equipo un rendimiento del 200 por 100.

En máquinas también se han superado los problemas con la entrega personal y profesional de todos los dedicados al quehacer de que la hélice «gire y gire

bien». El agua se limitó porque con esas aguas riquísimas en plancton, obstruía cada hora los filtros del potabilizador. No obstante, salimos curiosos de todo. Con la profesionalidad de esta dotación, su camaradería y apoyo saldremos siempre adelante. ¡Nunca fallaremos! ■

Impresiones

del Cabo 1.º (V) Es.

JUAN MANUEL

PRADOS RICO

NOS encontrábamos en Vigo cuando recibimos la noticia de que éramos uno de los buques que se iba a encargar del apoyo a la flota pesquera en aguas de Terranova. Recuerdo que partimos para Ferrol con toda celeridad y llegamos el Jueves Santo. A partir de esa misma llegada todo el trabajo se encaminó hacia las necesidades del buque para afrontar una misión

donde las condiciones climáticas son duras. El tiempo en que realizamos las obras y el aprovisionamiento fue realmente sorprendente. Todo el mundo se brindó en apoyarnos. Recuerdo especialmente al personal de Factoría de Subsistencias y al Servicio de Respuestos. Hay que señalar que al llegar el Jueves Santo, día 13, hasta el día 17 todo eran festivos, y pese a todo el día 18 ya estábamos preparados para salir a la mar.

El día 20 partimos para aguas NAFO. La primera semana fue posiblemente la peor para el personal, pues al ser un barco de mucho calado y poca eslora, hace un movimiento circular que hasta que no te acostumbras te muele el cuerpo. Después, al ser la habitabilidad reducida, tienes el problema de que te encuentras en muy pocos metros cuadrados para moverte, ya que el lugar por donde solemos pasear, que es la toldilla, embarcaba agua constantemente, y entre eso y los rociones, era imposible salir a cubierta.

Una vez pasada la primera semana, y ya en la zona NAFO, estábamos ya preparados para prestar la ayuda que fuese necesaria a los pesqueros españoles e



incluso a los portugueses. La vida a bordo iba transcurriendo sin novedad; todo el mundo era consciente de las dificultades que quedaban por delante, sobre todo los tres días que fuimos gratis en la montaña rusa (olas de catorce metros), pero este barco aguanta la mar como pocos y en todo momento nos hacía sentir seguros. Uno de los peores días fue el día 1 de mayo, cuando por el mal tiempo y el cintón del barco volcó la zódiac y cayeron tres hombres al agua, y la reacción de la tripulación fue impresionante: todo el mundo reaccionó de una manera natural, como si de un ejercicio más se tratase. En siete minutos recuperamos al último de nuestros hombres. Fueron unos minutos de angustia que acabó por unir más a toda la tripulación. Si ya era una balsa de aceite, a partir de ese momento la gente se mentalizó mucho más. Nuestro trabajo en la zona cada vez se volvía más rutinario, y aunque los canadienses nos tenían recorriendo la zona de norte a sur por sus inspecciones, realmente no nos importaba demasiado: teníamos que estar allí y de esta forma era de la única que por lo menos nos sentíamos útiles. Durante la

Comisión sólo hubo un inconveniente: fue del todo imposible jugar al dominó. Después ya sólo quedaba el partir para el hogar y lo bonito que es cuando llegas, pues el recibirte del modo que con nosotros lo hicieron te hace pensar que realmente teníamos utilidad para los que en tierra quedaban. ■

Impresiones del Marinero de 2.^a JOSE ANTONIO PERNAS PRIETO

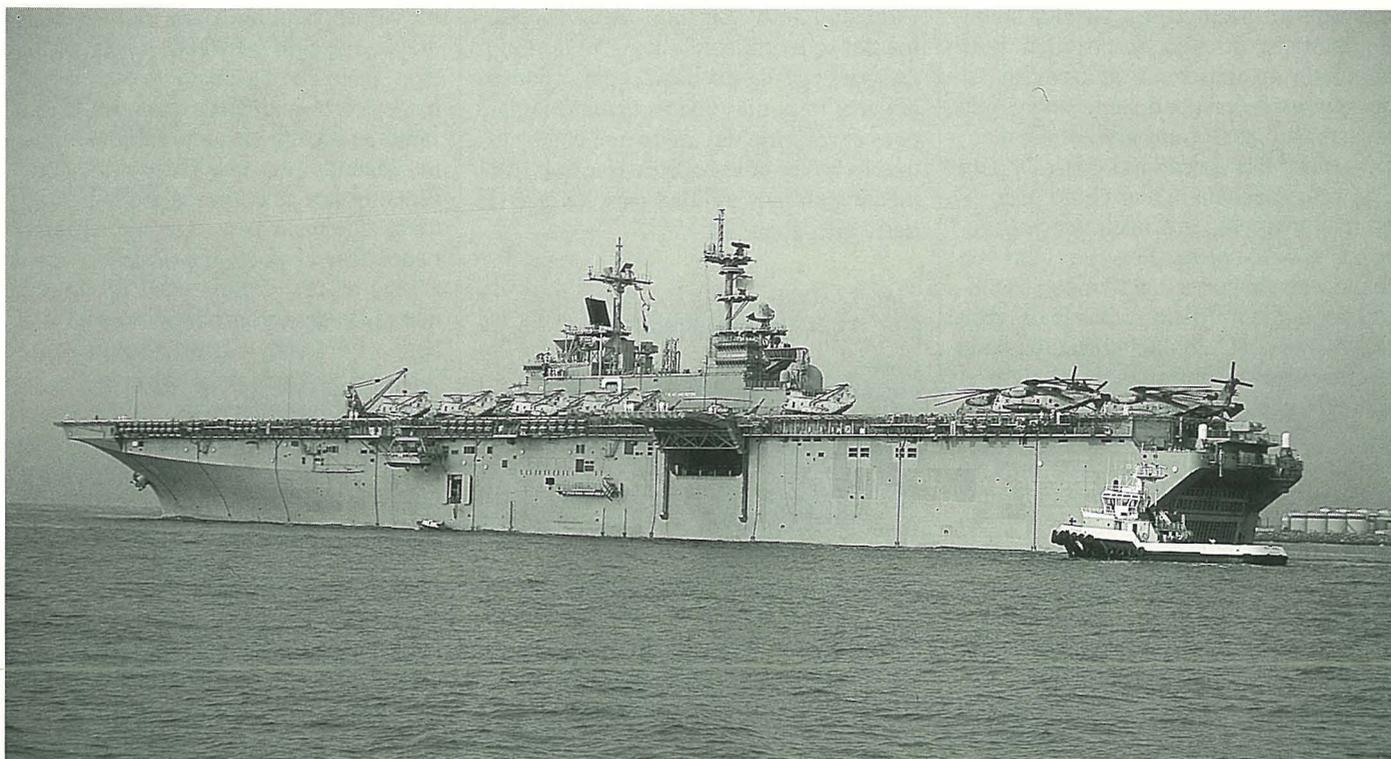
MI mayor impresión sobre la Comisión del fletán ha sido, sin duda, las limitaciones de habitabilidad para desarrollarla, los problemas ocurridos en el transcurso de ella, así como los días de temporal. Todo esto, a mi entender, no sólo no ha alterado nuestro humor ante tantos días de permanencia en alta mar, sino que

ha valido también para mantener una mayor relación personal con la tripulación, tanto en el aspecto de compañerismo entre la marinería como en el trato familiar que tan bien han sabido emplear los Mandos para que fuese más amena. Fiel muestra de ello es la unidad demostrada ante los tensos momentos transcurridos tras el percance ocurrido con la zódiac, el mal tiempo y las dificultades derivadas del arranchamiento previo del barco en tierra en un tiempo récord durante la Semana Santa, que todos hemos sabido solucionar.

Además de solidarizarnos con nosotros mismos y mantenernos como una tripulación unida, creo que ha valido el viaje para solidarizarnos con las gentes que viven más cerca del problema del fletán. Gentes que además de permanecer un largo espacio de tiempo en la mar, capear temporales y aguantar el intenso frío de Terranova, tienen que soportar ahora el hostigamiento de los canadienses.

En resumen, sigo diciendo que la Comisión ha sido dura para las características del barco, pero así ya tengo una **historia para los nietos.** ■





EL USS «KEARSARGE», EN BARCELONA

Por CAMIL BUSQUETS I VILANOVA

A caballo entre los meses de agosto y septiembre llegó al puerto barcelonés el buque polivalente de asalto anfíbio USS «Kearsarge», LHD-3, tercera unidad de la clase Wasp, último grito de la US Navy en buques de desembarco. Estos buques, diseñados para operar simultáneamente con LCACs/VCA, lanchones clásicos de desembarco, aviones V/STOL y helicópteros, permiten poner rápidamente en tierra a la tropa y vehículos que transportan a bordo.

En esta ocasión el principal interés residía en que el «Kearsarge» fue el buque desde el cual despegó el helicóptero CH-53, que rescató al Capitán Scott O'Grady en tierras bosnias cuando su avión fue abatido por el fuego serbio durante la primavera pasada, máxime cuando el propio helicóptero que realizó el rescate figuraba, asimismo, entre la dotación del buque. En esta ocasión el cargo de helicópteros comprendía, además, CH-46E, «Sea Knight»; UH-1N, «Twin Huey»; AH-1W, «Súper Cobra» y un único y solitario avión AV-8 Harrier.

Entre las características operativas más notables que ofrecen estos buques destacan su dique interior, de más de 91 metros de longitud por 15 de ancho, especialmente diseñado para operar con cuatro LCACs (Landing Craft Air Cushion) o 12 LCM-6. Junto a ello destaca, asimismo, su amplia cubierta de vuelo, con nueve spots de unos 250

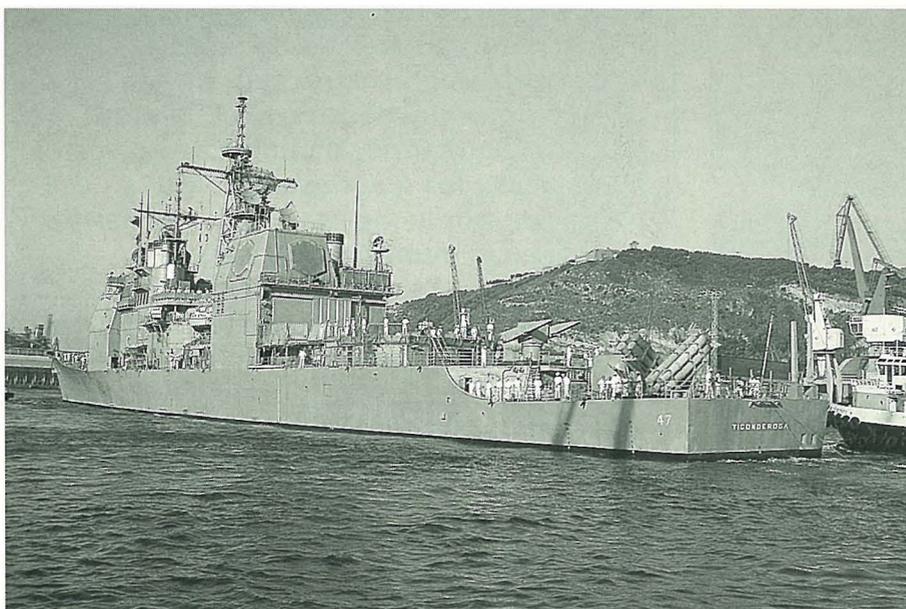
por 40 metros, con dos elevadores plegables (uno a estribor, detrás de la isla, y otro a babor, frente a ésta), característica totalmente imprescindible para que pueda emplear el canal de Panamá. Sus capacidades de carga militar son también considerables: más de 1.000 toneladas de gasolina de aviación, más de 30.000 m³ de espacio para equipo militar y cerca de 2.000 m² de superficie para aparcamiento de todo tipo de vehículos. La cantidad total de *Marines* que es capaz de transportar es de 1.870 hombres, incluyendo Oficiales.

En otro orden de referencias, a bordo existe el mayor y mejor dotado quirófano de la US Navy en el Mediterráneo, por cuanto posee una capacidad de 600 camas, 22 cabinas UCI y seis quirófanos, con banco de sangre y laboratorio de análisis propios.

Zarpó de Barcelona el 2 de septiembre, para permanecer aún unos pocos días más en aguas mediterráneas y regresar a continuación a su base de Norfolk, en la que está previsto quede adscrito por espacio de unos veinticuatro meses, durante los cuales será sometido a obras de mantenimiento y diversos períodos de adiestramiento.

EL CRUCERO «TICONDEROGA»

Casi simultáneamente, de los días 1 al 6 de septiembre estuvo amarrado el «Ticonderoga», CG-47, prototipo de



los, en su momento y especialidad, modernísimos cruceros AEGIS; como sabemos, primer tipo de buque que montó dicho sistema de sensores, consistentes en cuatro antenas fijas (proa/roda; proa/estribor; popa/babor y popa/espejo) que suministran gran cantidad de información en tiempo real, teniendo la delicada misión de efectuar la cobertura radárica de los grupos de portaaviones contra todo tipo de ataques misilísticos o aéreos. Sólo eso. Que es mucho.

El sistema AEGIS se basa en cuatro grandes paneles o antenas de posición fija, que proporcionan una constante exploración de los cuatro cuadrantes del horizonte de forma tridimensional, cubriendo totalmente una hemisfera con centro en el mismo buque y radio de unas 200 millas náuticas, con un procedimiento de actualización constante. El aspecto exterior que proporcionan dichos paneles confiere una apariencia absolutamente personal e inconfundible –hasta la puesta en servicio de los destructores «Arleigh Burke», DDG-51/79– con unas altas, paralelepípedicas y amazotadas superestructuras, coronadas por unas exhaustaciones de gases muy características.

Los datos obtenidos por los cuatro paneles se representan directamente sobre unas pantallas cuadradas en el CIC, en las que se aprecian cuantos movimientos se registren en una determinada zona geográfica. Estos movimientos pueden ser visualizados de modo general en dicha zona o de modo ampliado electrónicamente por el ordenador, hasta alcanzar grados de detalle de unos pocos kilómetros cuadrados de superficie.

Aunque, originalmente, los cruceros AEGIS –la clase «Ticonderoga», CG-47– debían contar con propulsión nuclear, recortes presupuestarios acabaron obligando a utilizar un proyecto existente –el de los destructores «Spruance»–, al que hubo que efectuarle modificaciones obligadas por los equipos que debían instalarse. ■

MUSICA EN LOS MARES DE ESPAÑA

Bernardo ADAM FERRERO

Teniente Coronel Director Músico



El Teniente Coronel Director Músico Bernardo Adam Ferrero nace en Algemesí (Valencia). Cursa estudios de Piano, Composición y Dirección de Orquesta en los Conservatorios de Valencia, Madrid, París, Roma y Academia Chigiana de Siena (Italia). Ha obtenido los premios nacionales de composición «Joaquín Rodrigo», «Manuel Palau», «Mercedes Massi» al mejor expediente académico; premio del Ministerio de Asuntos Exteriores de España y del Gobierno italiano; premio de la Fundación Española de la Vocación (Internacional) en Dirección de Orquesta y Composición; premio del Instituto de Estudios alicantinos; premio «Maestro Villa» de Madrid, etc. Es nombrado «Ballester del any» por su aportación artística valenciana. Posee el Máster de Fórum de Alta Dirección por su trayectoria profesional. En Nueva York se le concede el «Order of Merit» por su contribución al mundo de la música. En el Festival Internacional de Música de Cuba se le otorga la batuta del Gran Teatro de La Habana. Como director invitado dirige orquestas, coros y bandas tanto nacionales como extranjeras, e imparte igualmente cursos y conferencias. Es miembro del Institut für Musikethnologie de Austria. Presidente de la Asociación de Compositores Sinfónicos Valencianos (COSICOVA) y director de la publicación internacional *Informúsica*. Compone música para el cine y escribe artículos musicales en distintos periódicos y revistas europeas y americanas principalmente. Ha realizado estudios de investigación, efectuando grabaciones diversas y editadas sus obras musicales, que se conservan actualmente en la Biblioteca Nacional de Madrid. Ha publicado diversos libros, entre los que destacan: «La educación por la música», «Las bandas de música en el mundo» y «Músicos valencianos». Es en la actualidad académico correspondiente de la Real de Bellas Artes de San Fernando de Madrid. Su producción musical ha sido estrenada en España, Estados Unidos, Francia, Alemania, Holanda, Bélgica, Gran Bretaña, Italia, Dinamarca, Suecia, Japón, Argentina, Cuba, México, Brasil y Venezuela.

REUNIR en un solo enunciado tres conceptos tan hermosos como la música, los mares y España es, cada uno de ellos por sí mismo, adentrarse en el amplio caminar de nuestra dilatada historia, marco de ejemplo para muchos, reflexiva para otros y sugeridora para todos.

Y, naturalmente, la música. Porque, ¿quién puede imaginarse un país como el nuestro sin el arte de los sonidos o, es más, sin tradición musical? Probablemente tan extraño como si nos faltaran los propios y bellos mares que en buena parte nos rodean. Y alimentando esas dos expresiones, España, país vertebrador de amplios horizontes y de innumerables hechos que a través de los siglos ha producido su historia. Pues bien, la música forma parte latente de esa riqueza con contenidos sólidos propios. Ella misma es capaz, de forma sensible, de anunciar la manifestación más feliz y majestuosa de una solemnidad como tañer el triste sentir pausado de sus

La música de
la mar tiene
en su propia
personalidad
unas
connotaciones
especiales que
la distingue de
las demás.

notas melancólicas en la oración a nuestros difuntos.

La música de la mar tiene en su propia personalidad unas connotaciones especiales que la distingue de las demás. La luz, esa riqueza sonora que los compositores en sus orquestaciones utilizan en el símil de esa claridad reflejada en sus propias partituras con la búsqueda continua del timbre sonoro. Y es más, en las áreas geográficas donde la climatología se produce con mayor intensidad solar, la música no solamente es más tímbrica, sino más, incluso, extrovertida, alegre, desenfadada y a su vez evocadora. Realizar un estudio musical en este sentido sobre las diversas zonas marítimas españolas es, o debería ser, un buen trabajo musicológico, aún inédito y, por tanto, desconocido.

Infinidad de partituras están asociadas a motivos marineros y de la mar: desde la zarzuela a la ópera, desde la música camerística a la sinfónica, el movimiento coralístico, el





género religioso y, cómo no, las diversas bandas de música con un amplio repertorio de temas alegóricos. La lista sería interminable, aunque de forma simbólica podrían ser citadas algunas obras y compositores: «Rumores de la caleta» y «El puerto» (Albéniz), «La nave de Ulises» para coro de voces blancas y orquesta (Bacarisse), la película «La nao capitana» (Conrado del Campo), el poema sinfónico para orquesta «Los galeotes» (Bretón), «La tempestad» (Chapí), la música escénica «Caballeros del mar» (Duo-Vital), la suite para soprano y orquesta «Canciones playeras» (Oscar Esplá), marchas como «Ganando barlovento» (Sáez de Adana), «Salve Marinera», «Retreta Naval», «Oración de la noche de la Armada Española», «Himno de la Agrumad», etc. Y entre los autores extranjeros: «El mar» (Claude Debussy), la ópera «El pescador de perlas» (Bizet), «Peter Grimes», ópera en tres actos; cuatro interludios marinos de Benjamín

Britten, «El Buque fantasma», ópera en tres actos de Ricardo Wagner; «Los siete mares» (Eric Coates); «Naufragio en el mar» (Delius); «Cuadros del mar», para coros y orquesta (Edward Elgar); «Music Water», música para un festival acuático (Haendel); la ópera «Cristóbal Colón» (Milhaud); la bella canción de Schubert «Al mar» y la no menos bella ópera de Sullivan «La muchacha que amó a un marinero», etc.

En el aspecto histórico-musical encontramos, igualmente, relación común entre la música y el mar a través de instrumentos tan primitivos como el cuerno y la caracola, con independencia de otros destinados para transmitir órdenes y como medios de comunicación. Incorporación posterior de tambores diversos y trompetas antiguas (lituus, buccina y más tarde añafil), pífanos, etc.

Citar la música y el mar es, además, punto referencial de las Bandas de Música de la Armada, integradas de forma directa ya en el siglo XVIII en

su forma más elemental y ya en el siglo XIX con unas formaciones más definidas artísticamente, sobre todo en su segunda mitad, y en la que disponían de banda todos los Batallones de Infantería de Marina. Actualmente las Agrupaciones Musicales de la Armada se encuentran ubicadas en las Bases Navales de Cartagena, San Fernando, Ferrol y la Escuela Naval Militar con sede en la ciudad pontevedresa de Marín. La Banda de Música más moderna la constituye la perteneciente a la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid, creada en 1950.

Aprovechar todos estos recursos culturales, artísticos y humanos al servicio no sólo de las actividades propias militares, fundamento de su propia esencia, sino del conocimiento de un repertorio musical y marinero al servicio de la sociedad en general, nos llevará a un mayor interés en el conocimiento del hombre de hoy, pues solamente se ama más aquello que se conoce mejor. ■



DESPEDIDA DEL GENERAL AREAL

El día 15 de julio y por cumplir siete años entre los empleos de General Auditor y General Consejero Togado, ha pasado a la situación de reserva el General Consejero Togado del Cuerpo Jurídico don Manuel Areal Alvarez, cesando en el destino de Asesor Jurídico del Cuartel General de la Armada.

INGRESÓ en el Cuerpo Jurídico de la Armada en el año 1960, siendo su primer destino en la Auditoría de la Base Naval de Baleares, si bien la mayor parte de su carrera la realizó en la Zona Marítima del Cantábrico, de la que fue el último Auditor antes de la

reforma de la Jurisdicción Militar, para después de ésta desempeñar el cargo de Presidente del Tribunal Militar Territorial Cuarto y, ya como General Auditor, los destinos de Segundo Jefe de la Asesoría Jurídica del Cuartel General de la Armada y Fiscal del Tribunal Militar Central.

En julio de 1992 ascendió al empleo de General Consejero Togado y fue nombrado Asesor Jurídico del Cuartel General de la Armada.

Se ha sentido siempre «perteneciente» al Cuerpo de Infantería de Marina, al que se considera unido por su condición de componente de la Milicia Naval Universitaria y haber alcanzado en él el empleo de Teniente.

El General Areal es persona muy popular en la Armada, tanto por su capacidad para hacer amigos, a lo que le ayuda su extraordinaria simpatía y amabilidad, como por su matri-

monio con Charo Fernández Núñez, de conocida familia ferrolana.

Entre sus muchas cualidades sobresale su constante deseo de ayudar a los demás, actividad en la que siempre está dispuesto a «perder el tiempo», así como su carácter alegre («el buen humor nunca debe perderse», como acostumbra decir) y optimista, con lo que consigue un ambiente cordial y distendido en el trato con todo tipo de personas.

Ha dejado el servicio activo después de treinta y cinco años. Permanece su recuerdo como gran persona y amigo de todos. ■



Oficiales extranjeros junto al famoso avión «invisible» F-117, durante una visita a la Base Aérea de Holloman, en el desierto de Texas.

UN INFANTE DE MARINA EN EE.UU.

Command and Staff College en Quantico, Virginia

Todos los Infantes de Marina hemos oído hablar alguna vez de Quantico, aunque sólo algunos hemos tenido el privilegio de conocer aquella gran Base de los Marines junto al famoso río Potomac, en cuyas riberas acontecieron tantos hechos importantes en la historia de los Estados Unidos, desde las incipientes colonizaciones en el siglo XVI hasta la capitalidad de Wáshington, sin olvidar las heroicas batallas entre Federales y Confederados en su pugna por Richmond, la capital de los Sudistas.

Allí, cincuenta millas al sur de Wáshington, se encuentra una pequeñísima ciudad: Quantico.

Apenas un par de kilómetros cuadrados de superficie y tal vez con menos de un millar de habitantes; aunque, eso sí, no le falta su Ayuntamiento, la oficina del *sheriff*, la oficina de Correos, un viejo templo masón, una estación de ferrocarril y un enjambre de pequeños comercios, lavanderías, sastrerías, barberías y algunos bares que dan servicio

a los Marines que la rodean. Y digo rodean porque, en efecto, este pequeñísimo pueblo está físicamente circundado por la Base del mismo nombre, con excepción del límite oriental, que descansa sobre el río Potomac en un pequeño y cuidado embarcadero. El pueblo no tiene puertas o, mejor dicho, sus tres viejas puertas de acceso a la Base hace muchos años que dejaron de funcionar, permaneciendo abiertas y herrumbrosas, como testimonio de permanente hospitalidad a los vecinos Marines.

La Base en sí es una inmensa superficie boscosa cuyos dos controles de entrada, norte y sur, proporcionan tan sólo un discreto control de acceso a la zona de Mando. El resto, que supone más del 90 por 100 de la superficie, es de libre acceso al público civil y militar. Los caminos y carreteras que cruzan sus bosques advierten, eso sí, que se halla uno en zona militar y recomiendan reducir la velocidad si se coincide con tropa marchando.

SIRVA esta introducción para esbozar el entorno de la Base de Quantico, en la que he tenido la oportunidad de permanecer, con mi familia, durante once deliciosos meses, desde julio del 94 a junio del 95, como alumno del Curso de Estado Mayor de la Infantería de Marina. El Command and Staff College, que así se llama en inglés, es un prestigioso centro de la Universidad de la Infantería de Marina. Esta Universidad de reciente creación engloba la mayoría de las más prestigiosas escuelas de los Marines que, más o menos antiguas, radican en Quantico.

No es mi intención entrar en profundidades sobre los aspectos académicos del curso. Más bien pretendo explicar el ambiente con el que mi familia y yo mismo hubimos de enfrentarnos durante casi un año. Un ambiente que, pese a lo distante y distinto, no es nada hostil; antes bien, un ambiente en el que día a día uno aprende a valorar la grandeza de ese país y, en nuestro caso, a convivir con esa gran familia que son los Marines y –valga la redundancia– sus familias. Quiero también dar una idea de mis impresiones generales sobre ellos, sobre quiénes y cómo son los Marines.

A cualquiera le puede parecer una aventura, incluso una temeridad, hacer las maletas para un año y embarcarse con mujer y cinco hijos, desde los diecinueve a los cinco años, a vivir a América. Para nosotros fue toda una aventura; una aventura en la que mayores y pequeños descubrían cada día una cosa nueva; una aventura en la que el entusiasmo y las ganas de aprender y compartir, más que de criticar y comparar, nos estimulaban a disfrutar cada día más; una aventura, en fin, en la que los pequeños sinsabores y decepciones quedaban rápidamente mitigados por el cariño y simpatía, la hospitalidad y las buenas maneras de esa, repito, gran familia que son los Marines.

Nuestra casa era un chalé en el mismo régimen de alquiler que los demás Oficiales americanos. Un chalé corriente y moliente, como todos los que ellos tienen en sus bases; un poco viejo, pero suficientemente espacioso y dotado del confort necesario para el clima tan extremo de Virginia. Nuestros vecinos eran, la mayoría, Marines americanos, aunque también había otras familias de Oficiales



Edificio del Command and Staff College.

extranjeros que, como yo, realizaban algún curso. Nuestros hijos, en fin, jugaban y compartían colegio con americanos, ingleses, australianos, árabes, japoneses, coreanos y un largo etcétera de razas y culturas.

Los colegios, dentro de la misma Base, permitían cursar estudios hasta el 12.º grado, el equivalente a nuestro COU. Allí se integraron nuestros hijos que, al poco, fueron completamente autosuficientes con el idioma, terminando sus cursos sin ninguna dificultad.

En casa tuvimos que adaptarnos al horario de comidas de allí. A mediodía, un ligero *lunch* en los colegios o en el trabajo, y a las seis de tarde la comida principal, ya en casa.

En este aspecto no sólo no cambiamos nuestras costumbres, sino que procuramos mantener el estilo más tradicional: mesa y mantel y un buen plato de cocido, por ejemplo.

La paella, la sangría, el gazpacho y la tortilla de patatas eran, como no podía ser de otra manera, los menús principales en los *pic-nics* y en las fiestas que ofrecíamos en correspondencia a sus múltiples y cariñosas invitaciones. A cambio hemos disfrutado de exquisitos platos chinos, coreanos o australianos, por decir alguno.

En cuanto a mi familia, en fin, la integración fue casi perfecta, y digo casi porque honestamente tengo que reconocer que los chicos mayores fueron los que más dificultades



No es fantasía. El color del otoño es así en Virginia.



Mi mujer y mis hijos bailaron y cocinaron para más de cien personas un cocido madrileño.

tuvieron. El estilo de vida, las costumbres, la «movida» que dicen ellos allí no existe. Los pequeños, sin embargo, se encontraron en un paraíso de juegos y diversiones en el que entran de un modo tan espontáneo como entusiasta. Con su facilidad para asimilar el idioma, la integración no les supone esfuerzo alguno y, al final, juegan, hablan, piensan y ¡sueñan en voz alta! en inglés.

Las mujeres son las que no tienen tiempo para la morriña ni el desánimo, pese a que, como en el caso de la mía, no dominen el idioma. Un poco de interés, un pequeño esfuerzo por aprenderlo y... un montón de ganas de disfrutar es suficiente. Organizadas en un fantástico Club de Esposas de

Oficiales (Marines y extranjeros), les falta tiempo para atender a tantas y tan variadas actividades como tienen programadas: desde visitas culturales a conferencias o excursiones, así como la importante tarea que tiene cada una de presentar a su país en un sencillo y entrañable acto, en el que, acompañadas de su familia, exponen en una breve charla la cultura y costumbres de su nación. Ataviadas de sevillanas, mi mujer y mis hijas hablaron, bailaron y... cocinaron –¡para más de cien personas!– un cocido madrileño que, de modo excepcional y por tratarse del día de España, fue acompañado de vino tinto, cuando la regla en el Club es muy estricta en cuanto al consumo de alcohol en esta clase de festejos.



La vuelta del «cole» en un autobús de los Marines.

En el plano puramente personal, hay alguien que me ha llamado poderosamente la atención; alguien quien, pese a los conocimientos que yo creía tener sobre él, me ha sorprendido; alguien quien, pese a lo popular e internacionalmente famoso –y lo digo sin temor a exagerar–, me ha fascinado. Y ese alguien se escribe con letras mayúsculas. Ese ALGUIEN es el MARINE como individuo y los MARINES como institución.

Antes me he referido a ellos como una familia, una gran familia. Esa es la impresión que he recibido y que creo que mejor refleja su esencia. El Marine, como individuo, es alguien que se siente enormemente orgulloso de pertenecer a la institución probablemente más apreciada hoy por el pueblo americano: el Cuerpo de Marines. Ellos no se sienten distintos, se sienten mejores y se precian de ello, y no hacen sino tratar de demostrarlo aun en los más pequeños detalles. En el saludo militar, en sus ademanes, en su forma de dirigirse a un superior, en su ¡impecable! policía cuando visten de uniforme; en su forma cotidiana, en fin, de comportarse, parecen estar diciendo con un profundo sentimiento de orgullo difícil de disimular: «I am a Marine!».

De los alrededor de 150 Oficiales norteamericanos del curso, aproximadamente un centenar eran Marines, el resto pertenecían a la Navy y a los otros Ejércitos. Todos habían sido rigurosamente seleccionados para hacer el curso, todos eran Oficiales con brillantes historiales militares, todos, en fin, eran buenos... Sin embargo, los Marines eran... diferentes. Ese corte de pelo reglamentario, esas impecables rayas en pantalones y camisas, ese afán por mantener una forma física extraordinaria..., todo ello les distinguía, para su orgullo y legítima satisfacción, del resto de los Oficiales.

Me voy a permitir la licencia de contar una pequeña anécdota; algo que puede parecer una minucia sin importancia y que, sin embargo, puede a la vez suponer una intromisión en ese pequeño mundo privado e individual que pertenece a la intimidad de cada uno. Pero lo voy a contar, al fin y al cabo, porque creo que refleja bien lo que pretendo explicar:

Me llamaba la atención, al principio, el hecho de que siempre veía a los Marines, a todos los Marines, y sólo a los Marines, con la camisa, además de

impecablemente planchada, limpia y lisamente remetida en la cintura sin que jamás formase bolsas o se salieran los faldones por la espalda, lo que, por otra parte, es tan frecuente en el resto de los mortales. Llamado por la curiosidad, pregunté a uno de mis compañeros, quien, desabrochándose los pantalones ante mi cara de asombro y dejándolos caer al suelo sin ningún pudor, me reveló el secreto, quedándome todavía más perplejo: una especie de ligero compuesto de cuatro cintas elásticas, algo parecido a lo que usaban nuestros abuelos para sujetar los calcetines, sujetaban éstos pero desde el propio faldón de la camisa, dos por delante y dos por detrás, matando así dos pájaros de un tiro, ya que la camisa y los calcetines siempre están en su sitio por este sencillo y rudimentario procedimiento de «tracción», por emplear un término mecánico. Pues bien, no se trata de una excepción de un maniático, no. Es la regla, seguramente no escrita, como tantas otras, pero regla al fin, de los Marines.

Organización, una gran disciplina y, sobre todo, ese espíritu de Cuerpo fuera de lo común son, desde mi punto de vista, los pilares básicos que caracterizan la eficacia individual y colectiva de ese gran Cuerpo de Marines que ha sabido ganarse la estima de sus compatriotas y el reconocimiento de otros pueblos.

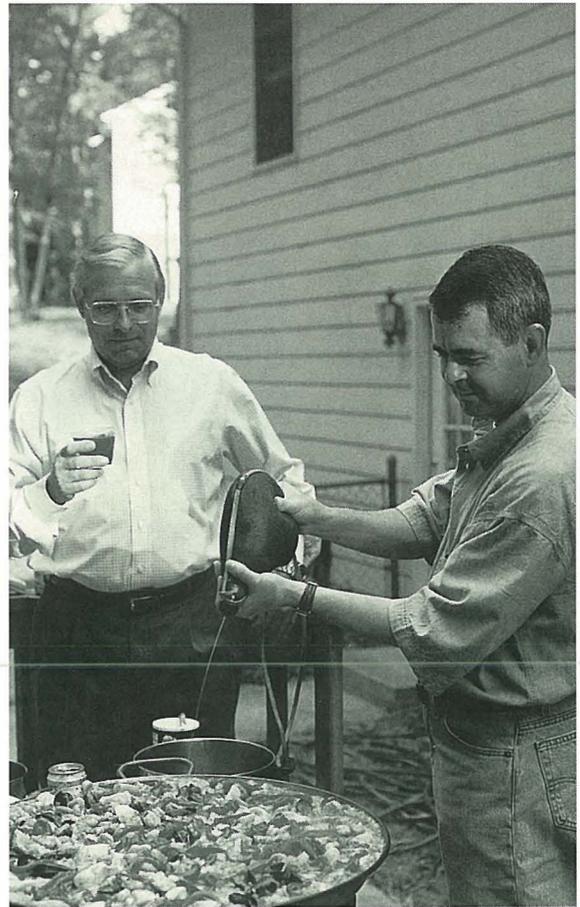
Tuve dos estupendas ocasiones de respirar esa atmósfera que, de una manera tan difícil de describir, como todo lo que es abstracto, se crea en torno a los actos de carácter social y militar que celebran algún acontecimiento importante del Cuerpo. Dos ocasiones en las que la estricta formalidad militar a la que los Marines están tan acostumbrados, se funde, casi se confunde, con un relajado sentimiento de amistad y compañerismo, de modo que lo social y lo militar conviven, por unas horas, en franca armonía. La primera fue la celebración del 219 aniversario de la fundación del Cuerpo; la segunda ellos lo llaman «Mess Night», que podría traducirse como «La noche de la Cámara de Oficiales». La primera cuenta con la presencia de los familiares; la segunda, cuya asistencia es obligatoria—regla que tampoco está escrita—, está estrictamente restringida a los Oficiales destinados en la Unidad. Ambas exigen rigurosa etiqueta, y en ambas se da rienda suelta al espíritu del Cuerpo y la camaradería.

En las dos ocasiones me impresionó el estilo y las buenas maneras, la elegancia y el buen humor con que, sin perder la compostura en ningún momento, los Marines celebran esas tradiciones de las que se sienten tan orgullosos.

Los Marines rezan, porque los Marines creen en Dios, y pese a la gran cantidad de diferentes cultos que profesan, se dirigen al Creador con una singular y sencilla oración que es común a todas las creencias. En ella invocan su condición de Marines cuando se dirigen a El, a Quien, por cierto, tratan—y dicho sea con el máximo respeto— como si se tratase del Comandante Supremo en la cadena de mando. Por lo interesante y significativo entresaco algunas frases. Se llama, simplemente, Oración del Marine, y dice así:

«Padre todo poderoso, que mandas sobre todo y sobre todos..., hazme obediente a tu voluntad..., que pueda mirar de frente a mis compañeros Marines... Ayúdame a mantenerme fiel y leal a las obligaciones que el Cuerpo de Marines y mi Patria me han confiado. Ayúdame a llevar mi uniforme con dignidad y permíteme que me recuerde cada día las tradiciones del Cuerpo que yo debo mantener.»

No debo terminar sin hacer una referencia, aunque sea breve, a mi impresión sobre el asunto que me llevó a Quantico, que no fue otro que el Command and Staff College. El Curso, organizado y dirigido por Marines, cuenta, sin embargo, con un buen número de profesores de otros Ejércitos, así como civiles. También, lo he dicho antes, concurren alumnos de otros Ejércitos. Algunos civiles de agencias estatales—como la CIA y la DIA— y 24 Oficiales alumnos extranjeros completaban la clase. Ello da idea de la riqueza de experiencias que permitían compartir y aprender tantas enseñanzas. Veteranos del Vietnam, excombatientes de la guerra del Golfo, participantes en la invasión de Granada, expedicionarios de Somalia y Ruanda,



La paella, la sangría, el gazpacho y la tortilla de patata eran los menús obligados en nuestras invitaciones.

testigos del desastre de Beirut, expertos en guerrillas de algunos países asiáticos, y un largo etcétera de soldados con mucha experiencia componían las aulas y seminarios de la Escuela. Lo que más me llamó la atención de mis queridos amigos Marines fue el afán e interés que ponían escuchando a los demás, tratando de aprender..., en marcado contraste con su natural humildad para narrar su propias aventuras, muchas de ellas, sin duda, verdaderas hazañas bélicas.

Estas son, en fin, algunas de mis impresiones personales después de mi estancia en Quantico. Están contadas con sinceridad y quiero con ellas dar testimonio de gratitud a ese pueblo americano que nos acogió, a mí y a mi familia, con tanto cariño durante un año; a esa entrañable Base de Quantico, que tan fácil y agradable nos hizo la vida diaria, y, por último, como no, a esa gran familia de Marines que nos hizo sentir el calor del hogar pese a lo—como dije al principio— distinto y distante del lugar. ■

Juan PARDO DE DONLEBUN
Tcol. de Infantería de Marina

ENTREGA DE PREMIOS EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR

El día 15 de julio de cada año tiene lugar en la Escuela Naval Militar un acto lleno de tradición y que puede pasar inadvertido ante la celebración, al día siguiente, de la festividad de Nuestra Señora del Carmen, Patrona de la Armada, y de la Jura de Bandera y entrega de Reales Despachos. Se trata de la lectura de Leyes Penales e Imposición de Condecoraciones y Entrega de Premios Fin de Carrera.

Es un acto más íntimo. Lo preside el Comandante-Director y en él se encuentran presentes los representantes de las Marinas aliadas y amigas y de las Fundaciones y Asociaciones vinculadas con la Armada y la Escuela Naval, que desean premiar a los alumnos que han destacado en sus estudios, capacidad de mando y altas virtudes militares, por su intachable conducta y trayectoria escolar, virtudes humanas y compañerismo.

En el mismo acto, el Comandante-Director procedió a imponer las condecoraciones concedidas al personal destinado en la Escuela. ■



POSESION DE MANDO DEL COMANDANTE GENERAL DE LA INFANTERIA DE MARINA



El día 7 de junio la Agrupación de Marina de Madrid se vestía de gala para la ceremonia de la toma de posesión de Mando del Comandante General de la Infantería de Marina Abelardo Vázquez Carrillo, bajo la presidencia del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, Juan José Romero Caramelo, acompañado por el Almirante Jefe de la Jurisdicción Central, Francisco Martín Ortiz de Saracho.

El tiempo soleado acompañó la celebración, que revistió la sencilla solemnidad que caracterizan los actos castrenses. Recogemos aquí el discurso del Comandante General, con el que se dirigió al Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada y a los Infantes de Marina allí presentes como representantes de los miembros del Cuerpo.

DESPUES de treinta y nueve años de servicio como Infante de Marina, y tras la satisfacción muy reciente de haber mandado el Tercio de Armada, ser Comandante General de la Infantería de Marina supone para mí un privilegio y una nueva y honda satisfacción. Vengo a asumir las responsabilidades de este cargo con decisión y determinación y dispuesto a contribuir a ello con todo el esfuerzo y las energías, con toda la inteligencia y dedicación que sea capaz de desarrollar. Pretendo, continuando la labor de mis antecesores, ejercer el mando orgánico de la Infantería de Marina, y para ello quiero ocuparme del adiestramiento y de la preparación de las unidades, de obtener la mayor eficacia de las mismas.

Pretendo adaptar la doctrina, los procedimientos, los métodos, en función de alcanzar la eficacia que digo, y voy a prestar por encima de todo una atención especial a la moral colectiva e individual. De todos los Infantes de Marina, de la Escala Superior, de la Media y de la Básica, los militares de Empleo de categoría Oficial, los militares de Empleo de Tropa y los militares de Reemplazo de Infantería de Marina, porque creo que es éste un factor básico para poder conseguir todo lo que he dicho.

Por otra parte, voy a estar dispuesto a colaborar y asesorar al AJEMA en todo aquello que se considere necesario y, desde luego, en todo aquello que se me solicite. Y lo haré con absoluta lealtad, con espíritu de cooperación y siempre mirando por contribuir al buen nombre y al mayor

prestigio, consideración y mayor eficacia de la Armada, a la que nos honramos en pertenecer todos los Infantes de Marina (y yo el primero).

Pretendo particularmente asesorar al AJEMA, porque así lo reclaman nuestras Reales Ordenanzas, en la preparación de la Fuerza y en la aplicación o el empleo de la Fuerza. Tanto de la Fuerza de Desembarco, cuyo ámbito de aplicación —como sabéis— es la Flota, como de la Fuerza de Defensa y Seguridad, cuyo ámbito de aplicación son las Zonas Marítimas.

Pretendo también, por otra parte, y como complemento a lo que acabo de decir, estar dispuesto y ofrecerme a todos los Mandos de la Cadena de Mando Naval y a todas las autoridades y directores de organismos y dependencias de la Armada.

Aprovecho esta ocasión para solicitar de ellas su apoyo, comprensión y ayuda, ya que lo considero absolutamente necesario.

Para terminar, Almirante, quiero afirmar que sé que cuento con la adhesión y lealtad de todos los Infantes de Marina en cualquier destino que se encuentren, y sé que cuento, sobre todo, con su alto espíritu de servicio y con su dedicación, características del Cuerpo.

Pero aun contando con estas cualidades, aprovecho esta ocasión para exhortaros a todos a redoblar vuestros esfuerzos, estéis donde estéis, para que mantengáis el alto espíritu de servicio y elevada dedicación, necesarios para conseguir la eficacia que se nos va a exigir y que pretendo alcanzar.

Muchas gracias. ■



CONDECORACION A UN MARINE

El día 11 de julio el Comandante General de Infantería de Marina Abelardo Vázquez Carrillo imponía la Cruz del Mérito Naval de Primera Clase al Teniente Coronel del U.S. Marine Corps Bruce Austin Gandy, en una ceremonia sencilla y emotiva y en presencia de la Coronel de la U.S. Air Force Judy W. George, superiora del Teniente Coronel Gandy, y de la esposa de éste, Betsy Gandy Jones.

No podíamos dejar pasar la ocasión sin recoger en nuestras páginas este hecho. Sobre todo ello charlamos con la Coronel George y el Teniente Coronel Gandy y su esposa Betsy, que así desea que la llamemos, pues al apuntar su nombre y dudar entre Mary Kathleen y Betsy, se inclinó, sin vacilar un momento, por este último.

CURIOSAMENTE, la imposición de la condecoración coincidía con el ascenso a Teniente Coronel y su cese en su actual destino en la Oficina de Cooperación y Defensa entre Estados Unidos y España.

Como dato anecdótico, contar que en un momento concreto de nuestra conversación preguntamos a la Coronel George qué lugar ocupaba entre sus Oficiales el Teniente Coronel Gandy, y nos contestó, sin dudar un momento, que el número uno. Nos sentimos tentados de gastarle una broma y añadimos sonrientes: «Lo tiene fácil, pues es el único». La Coronel, que posiblemente se había tomado en serio la pregunta, nos contestó enseguida con contundencia: «Es el mejor Oficial, y tengo veintiocho subordinados», como dejando claro que había dicho la verdad y era consciente de ello.

El Teniente Coronel Gandy ocupa este destino desde 1992, por lo que ha estado trabajando durante tres años en estrecha colaboración con la In-

fantería de Marina española, participando en todas las maniobras entre ambos Cuerpos que han actuado, así como las realizadas por ambas Marinas: Canarias, Sierra del Retén, Baleares, Campo de Maniobras de San Gregorio, etc. En resumen, han sido años de mucha actividad y con un elevado número de viajes por España. El Teniente Coronel Gandy piensa que estos ejercicios han adquirido un especial valor ante la situación actual en el mundo.

Habla ahora de los Oficiales de Infantería de Marina con los que ha trabajado y considera que son, sin excepción, los más profesionales del mundo. Dentro del mucho cariño que encierra la frase, indudablemente es muy de agradecer viniendo como viene de un Oficial de un Cuerpo tan prestigioso como es el de los *Marines*. Le causa, sobre todo, admiración el esfuerzo de los Oficiales de Infantería de Marina al aunar en un solo espíritu la tropa profesional y la de reemplazo. Considera que el hecho de disponer de un Ejército profesional, como es el de los Estados Uni-

dos, facilita el trabajo de la preparación de su personal.

En otro orden de ideas, el Teniente Coronel Gandy y su esposa se muestran impresionados por la diversidad de caracteres y culturas que se dan en España. Entre los Pirineos y Almería, por ejemplo, hay dos mundos diversos, todos ellos con mucho en común. Betsy nos cuenta que visitaron España hace ya doce años y que entonces les fue difícil moverse por nuestro país pues no sabían una palabra de español, pero lo pasaron tan bien y se encontraron tan perfectamente atendidos, que «pensaron que por sus venas corría sangre española», y decidieron volver.

Empezaron a estudiar español y organizaron su vida en esta dirección. Durante el tiempo que han estado en España sólo han tenido buenas experiencias, lo que ha confirmado sus primeras impresiones. «La gente es muy genuina», nos confiesa; disfruta mucho con su compañía, son muy abiertos y vivos y se siente una muy buena embajadora de España entre sus amigos norteamericanos. Cada

experiencia es una aventura para Betsy, quien destaca lo bien que le han tratado las mujeres españolas.

Recuerda cómo nada más llegar a España asistió con su esposo a la celebración del aniversario de la Infantería de Marina, un 27 de febrero, lo que les permitió tomar contacto con las personas que luego fueron conociendo a lo largo de los años que han pasado en España.

El matrimonio Gandy tiene dos hijos: Austin Pelanh, de nueve años, y Stuart Lawton, «Buck», como se le conoce familiarmente, de seis años. El mayor estudia en el Colegio Americano y el pequeño, que no quería aprender español, lo hace en un colegio de nuestro país, pues se decidió que era lo mejor para él. «Ahora es un perfecto español», nos comenta su madre.

Ante su próxima marcha a los Estados Unidos, nos comentan que se van tristes, tanto ellos como sus hijos, pero así lo exige la carrera del Teniente Coronel Gandy, y sueñan con volver algún día a España, de la que tan buenos recuerdos se llevan. ■



La familia Gandy en Toledo. De izquierda a derecha: Austin, Stuart, Betsy y Bruce.



ADQUISICIÓN DE UN VALIOSO PORTULANO PARA EL MUSEO NAVAL DE MADRID

AUTORIZADO por la Junta de Clasificación, Adquisición y Valoración del Ministerio de Cultura, ha sido adquirido, con destino al Museo Naval de Madrid, un portulano, o carta náutica, datado hacia el primer tercio del siglo XVI. Por sus características se trata de una pieza rarísima de elevado valor histórico, ya que no aparece ningún ejemplar similar en los catálogos del Archivo General de Simancas, Palacio Real, Biblioteca Nacional y Servicio Geográfico del Ejército, pues la zona representada en el portulano no era habitual en las navegaciones españolas y, por tanto, tampoco era objeto de representación cartográfica.

Se trata de una carta plana de navegación que abarca desde la costa Norte de la Península Ibérica hasta la costa Norte de los Países Escandinavos, en la que figuran marcadas dos rutas, la del Báltico y la del Atlántico Norte. En la carta están señalados los rumbos, los meridianos y los paralelos, no existiendo topónimos más que de la península de Jutlandia hacia el Norte, todos ellos en español.

El pergamino que contiene la carta ha servido durante siglos de encuadernación a la edición de las obras de Eulogio de Toledo, impresas en Alcalá en 1574, lo que puede ser un indicio de que hacia fines del siglo la carta había dejado ya de utilizarse. ■

Comandante General de la Infantería de Marina. Abelardo Vázquez Carrillo.



