

NUMERO 74  
Diciembre 1995



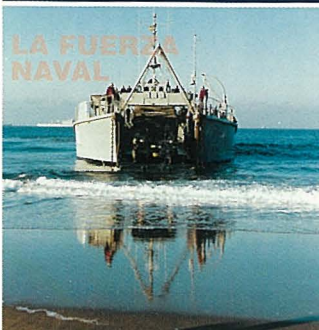
CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA  
JEFATURA DE PERSONAL

# B LETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL

# LA FUERZA NAVAL







PORTADA:  
**La Fuerza Naval.**

CONTRAPORTADA:  
**El Grupo ALFA.**

(Colabora en las fotografías  
la «Revista Española  
de Defensa».)



**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** LA FUERZA NAVAL  
(AJEMA).

**3** MEDIDAS CONTRA MINAS.



**10** LA FLOTA.

**12** EL GRUPO ALFA  
DE LA FLOTA.



**18** EL ARMA SUBMARINA.

**23** FLOTILLA DE AERONAVES.

**30** 21.ª ESCUADRILLA  
DE ESCOLTAS.

**34** CORBETA «DIANA».

**37** EL GRUPO DELTA  
DE LA FLOTA.



**44** LA FUERZA DE DESEMBARCO  
DE LA FLOTA.

**53** VISITA A LAS INSTALACIONES  
DEL CEVACO EN LA BASE NAVAL  
DE ROTA.

**57** CENTRO DE PROGRAMAS  
TACTICOS Y CENTRO  
DE INSTRUCCION Y  
ADIESTRAMIENTO.

**61** 31 ESCUADRILLA  
DE ESCOLTAS.





# LA FUERZA NAVAL (AJEMA)

**Juan José ROMERO CAMELO**

*Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada*

Siempre es agradable tener la oportunidad de entrar en contacto con las mujeres y hombres que forman parte de la Armada y más aún cuando, gracias a la amplísima difusión del BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL, puedo llegar a todos. La presencia habitual de esta revista –en particular este número monográfico– en despachos, cámaras, camaretas y sollados va a dar a todo el que lo desee la posibilidad de obtener información completa sobre la necesidad, presente y futuro de nuestra Fuerza Naval, componente fundamental de la estructura de la Armada.

## –¿Siguen siendo necesarias las Fuerzas Navales?

–Con la finalización de la guerra fría tras la desintegración de la antigua Unión Soviética, se extendió rápidamente la idea de que ya no existía amenaza para Europa Occidental. Se puso, por tanto, en duda la necesidad de seguir contando con unas Fuerzas Armadas potentes y permanentemente preparadas para la guerra.

Desgraciadamente, los que habían abrigado esa legítima esperanza no tardaron en comprender la realidad. Otros muchos enfrentamientos que habían estado latentes o relegados a un segundo término no tardaron en llenar las páginas de los periódicos. Enfrentamientos étnicos, religiosos, económicos... se encargaron de aclarar al mundo que la posibilidad de una guerra seguía tan viva como siempre. El cambio consistía tan solo en la sustitución de una amenaza definida por otras múltiples y difíciles de prever.

–La clara amenaza que existía en el centro de Europa se fue desplazando hacia el Mediterráneo, en cuyas orillas se encuentran actualmente las zonas de crisis más preocupantes para nuestra seguridad.

No es difícil comprender que el traslado de la amenaza desde el centro de Europa al Mediterráneo supone que las Fuerzas Navales, además de seguir siendo necesarias, han adquirido una importancia capital para la defensa de Occidente. Más aún en estos momentos, en que la gestión de crisis es el medio habitual para la resolución de conflictos, la Fuerza Naval es el instrumento más adecuado tanto por su movilidad para desplazarse al lugar necesario como por su flexibilidad para emplear la fuerza justa en cada momento.

## –Pero, ¿qué Fuerza Naval necesitamos?

–Hasta aquí me he referido a la amenaza que suponía el Pacto de Varsovia, esto es, la amenaza compartida por España con sus aliados







occidentales. Pero no hay que olvidar que nuestras Fuerzas Armadas, además de colaborar con nuestros aliados en la defensa común, cumplen otras importantes misiones.

La Constitución asigna a las Fuerzas Armadas la misión de garantizar la soberanía e independencia de la Patria, defender la integridad territorial y el ordenamiento constitucional.

Para colaborar en el cumplimiento de esa misión la Armada tiene asignados como cometidos:

- Adquirir y ejercer el control del mar.
- Proteger las comunicaciones marítimas y los intereses marítimos nacionales.
- Estar en disposición de proyectar el poder naval sobre tierra.
- Ser instrumento de la política exterior.

La participación en las Operaciones de Mantenimiento de la Paz lleva consigo el desarrollo de estos mismos cometidos.

Según esto, para responder a la pregunta que planteaba al principio de este epígrafe, basta decir que necesitamos una Fuerza Naval lo suficientemente potente y flexible para cumplir estos cometidos.

Esta Fuerza sería en concreto: un portaaviones con su unidad aérea embarcada, quince escoltas oceánicos, cinco buques anfíbios (LPD o LST), ocho cazaminas y ocho dragaminas, ocho submarinos, ocho patrulleros de altura, dos buques de aprovisionamiento de combate, una Fuerza de Desembarco de entidad Brigada y diversas unidades auxiliares.

Desgraciadamente, como se puede ver, no es posible afirmar que hoy día tenemos toda la Fuerza Naval que necesitamos.



**–Y, ¿cuál es la Fuerza que tenemos?**

–Siguiendo un orden lógico, corresponde ahora ver qué fuerzas tenemos para alcanzar cada uno de los cometidos que acabo de exponer; después, en esta misma revista, los propios Mandos de la Fuerza se encargarán de entrar en detalle.

Para cumplir el primer cometido, adquirir y ejercer el control del Mar, la Armada cuenta con el Grupo ALFA de la Flota (portaaviones «Príncipe de Asturias» y 41.ª Escuadrilla de Escoltas), la Fuerza Submarina y unidades del Arma Aérea.

En cuanto al cometido de proteger las comunicaciones marítimas, bases e instalaciones navales y los intereses marítimos nacionales, contamos con la Fuerza de Medida contra Minas, la Fuerza de Protección al Tráfico (21.ª y 31.ª Escuadrillas), las Fuerzas de Protección de Bases (Tercios y Agrupaciones de Infantería de Marina de las zonas y núcleos de buceo) y un buen número de unidades tales como patrulleros y buques científicos.

La proyección del poder naval sobre tierra se consigue mediante Operaciones Anfíbias del Grupo DELTA con el apoyo del Grupo ALFA.

El Tercio de la Armada, bajo dependencia orgánica del Comandante General de la Infantería de Marina, proporciona al ALFLOT la Fuerza de Desembarco necesaria para hacer efectiva esa proyección de fuerza sobre tierra.

Las unidades de la Flotilla de Aeronaves, principalmente los aviones AV-8B, tienen también capacidad de proyectar el poder naval sobre tierra.

En el último cometido señalado –ser instrumento de la política exterior– tiene cabida cualquiera de las



unidades ya nombradas, tal como lo demuestra la eficaz presencia de nuestros patrulleros en los caladeros de Terranova durante el «conflicto del Fletán», las unidades de la Flota que mantienen el bloqueo de la ex Yugoslavia en el Adriático o la habitual presencia de nuestra bandera en puertos extranjeros arbolada en los topes de los buques escuela, fragatas, corbetas.

Hay, por último, un buen número de unidades de apoyo logístico, vigilancia y tren naval que hacen posible la acción de las Fuerzas de Combate y Protección.

Este es, en resumen, el presente de nuestra Fuerza Naval.

Es evidente que en las actuales condiciones de escasez presupuestaria no se puede esperar un futuro próximo con una Fuerza Naval en expansión. El planteamiento para el futuro es más bien mantener una Fuerza similar a la actual pero mejor dotada y más eficaz.

Por ello, para cubrir las posibles bajas que se irán produciendo en la Lista de Buques y acercarnos a las necesidades que antes detallé, en los próximos años –hasta el 2005– está prevista la incorporación de las siguientes unidades: cuatro fragatas F-100, dos LPD's, ocho cazaminas, ocho aviones AV-8B y seis helicópteros SH-60B.

No hay duda de que las restricciones económicas están haciendo pasar a nuestras unidades por años difíciles, pero tampoco hay duda de que la Armada entera se esfuerza y trabaja cada día para su Fuerza Naval. Para ello cuenta con un pilar imprescindible, el personal, sin cuyo permanente esfuerzo, dedicación e, incluso, sacrificio, la Fuerza no podría cumplir su importante misión. ■





# MEDIDAS CONTRA MINAS





# LA FUERZA DEL MCM

**S**ERIA conveniente, antes de relatar la historia y vicisitudes de la llamada Fuerza de MCM, definir el significado que entraña este nombre, ya que, probablemente, a medida que lo analicemos, nos daremos cuenta de que es algo más que un conjunto de barcos. La Fuerza MCM está constituida por:

1) Una Flotilla de Medidas Contra Minas, que está al mando de un Capitán de Navío (en adelante COMTEMECOM), y se encuentra dividida en dos Escuadrillas, la Primera al mando de un Capitán de Fragata, compuesta por cuatro cazaminas, y la Segunda, al mando de un Capitán de Fragata, compuesta por ocho dragaminas.

2) La OVAD (Oficina de Valoración y Adiestramiento), cuya jefatura es ejercida por un Capitán de Fragata subordinado a COMTEMECOM.

3) La Unidad de Buceadores de MCM, al mando de un Teniente de Navío, subordinado a COMTEMECOM.

4) Cualquier buque de apoyo u otro tipo que se determine.

5) El Organismo Auxiliar del Mando, del que dependen:

- a) Punto de Control OTAN.
- b) Centro de Datos de Guerra de Minas.
- c) Taller de Rastras.

Ahora que ya conocemos los elementos que constituyen la Fuerza de MCM, podemos hablar de su pequeña historia. El núcleo de esta Fuerza, es decir, sus barcos, que son su razón de existencia,

son en verdad antiguos, que no viejos. Se hace esta distinción, ya que si bien todos tienen en torno a los cuarenta años, se han ido modernizando y mantienen su operatividad, incluso en algunos aspectos mejorada, como es el caso de los cazaminas tras la modernización de sus sonares a finales de los años ochenta, que han hecho que puedan prestar un servicio comparable al de otras unidades extranjeras más modernas. Concretamente, nuestros cazaminas son de la clase «Agresive» americana y fueron botados entre los años 1953-55, siendo transferidos a nuestra Armada en el año 1971. En cuanto a la Segunda Escuadrilla, los dragaminas, son un poco más jóvenes –tampoco para tirar cohetes–, ya que fueron construidos en los Estados Unidos entre los años 1954-58 y pertenecen a las clases «Adjutant» y «Redwing», y pasaron a engrosar nuestra Armada antes que los cazaminas, entre los años 1956-59.

La Unidad de Buceadores se creó en septiembre de 1984, ante la necesidad de completar el proceso de las MCM con la inutilización final de las minas localizadas por los cazaminas.

En cuanto a la ubicación de la Fuerza, ésta ha sufrido varios cambios a lo largo del tiempo. Si bien en un principio estuvieron asignadas a ciertas bases navales, en el año 1976 se procedió a su reorganización, constituyéndose en Flotilla con el fin de adecuar su estructura orgánica y mantener su eficacia en la preparación táctica y logística, y se le asignó como base

la Estación Naval de Porto Pi hasta el 1 de septiembre de 1990, fecha en que se trasladan al Arsenal de Cartagena. Fue la Estación Naval de Porto Pi una magnífica base, tanto desde el punto de vista de la eficacia –por las excelentes condiciones de la bahía de Palma para el adiestramiento de las dotaciones debido a sus idóneos fondos y proximidad, que facilitaban el poder trabajar prácticamente desde la misma salida de puerto–, como desde el punto de vista del entorno constituido por esa amable, tranquila y bella ciudad que es Palma y la isla de Mallorca.

El 24 de marzo de 1990 el AJEMA ordena trasladar la Fuerza de MCM a Cartagena, debiendo finalizar su traslado el 1 de septiembre de 1990, como así se hizo. La principal ventaja de este cambio consistió en la mejora del mantenimiento de sus barcos, debido al empleo de los talleres de Bazán y el Arsenal, lo que, dada la antigüedad de estos buques, no es despreciable. No obstante, la O.M. de reorganización de la Fuerza de MCM y el plan E-06/02, todavía en vigor, contempla la utilización en caso de guerra de otras bases, como las de Ferrol, Cádiz, Rota y la Estación Naval de Porto Pi.

La Fuerza de MCM se traslada a los antiguos edificios del CIAF en el Arsenal de Cartagena, quedando ubicados la Unidad de Buceadores, y el Taller de Rastras en la Estación Naval de la Algameca.

Conociendo ya la composición y algunos datos de su reciente historia, deberíamos intentar describir escuetamente cuáles son las misiones de esta Fuerza, que son las siguientes:

1) Mantener en todo tiempo abiertos al tráfico los puertos principales y las zonas focales, así como posibilitar las operaciones de proyección del poder naval sobre tierra.

2) La Unidad de Buceadores ha de ser capaz de apoyar a la Flotilla de MCM en las tareas que le son propias, y actuar, cuando sea preciso, en operaciones de defensa de buques contra actos de sabotaje, así como en trabajos de submarinos de reparación y salvamento de buques.

3) El levantamiento de las cartas de fondos marinos, indicando en ellas la situación de objetos que den eco de mina, en colaboración con el Instituto Hidrográfico.

4) Mantenimiento y puesta al día de las derrotas de acceso a puertos.

Posiblemente con los datos citados el lector tendrá una idea esquemática de qué es la Fuerza de MCM y qué misión tiene. ■







## SEGUNDA ESCUADRILLA DE DRAGAMINAS

**A**L asumir recientemente el mando de la Segunda Escuadrilla, ha sido para mí una verdadera sorpresa el estado, preparación y adiestramiento de los barcos. Desde el primer momento se da uno cuenta que la Segunda Escuadrilla de Dragaminas, creada el 5 de mayo de 1957, acumula una enorme experiencia. En los ocho «patitos» que la componen han navegado tres generaciones de marinos.

Son buques marineros y maniobreros. Su comportamiento en la mar es notable y el trabajo a bordo es en cubierta, al aire, con maniobras pesadas y a veces agotadoras. A pesar de sus años —comienzan a cumplir cuarenta años de servicio— son barcos jóvenes, reflejo del espíritu de sus dotaciones, con Comandantes TT.NN. en su primer mando, Oficiales recién salidos de la Escuela Naval, Suboficiales con experiencia y espíritu de barco pequeño y Cabos y marineros en sus primeros destinos.

La combinación de la experiencia y el empuje del espíritu joven son los que han permitido que estos barcos se hayan adaptado a lo largo del tiempo a las necesidades reales; yo diría de forma sorprendente. El esfuerzo de mantenimiento se ve apoyado por el Arsenal de Cartagena, que es hoy día su base, y así mantienen operativos todos sus medios de rastreo, y han incorporado:

- Sistemas de nevegación de precisión: Trispónder y GPS.
- Sistema de combate de dragaminas: Sitdrag.
- Programa de planeamiento de operaciones MCM: Thomas.
- Aire acondicionado en los locales de habitabilidad.

Estas mejoras permiten planear, desarrollar y analizar los resultados de forma cómoda, eficaz y rápida.

Al participar en ejercicios de Escuadrilla, Flotilla, OTAN y mediante la realización de la CALOPCO cada dos años,

se logra un elevado nivel de adiestramiento, con la participación de la escuadrilla como un «todo», ya que es necesario completar las dotaciones entre todos los buques.

Quizá se echa de menos el no disponer de un relevo al que poder pasar toda esta experiencia y conocimientos en un futuro cercano. No se puede olvidar que, aunque la caza de minas es el sistema más avanzado y quizá espectacular, las operaciones de rastreo de minas siguen siendo insustituibles y complementarias a la caza de minas para asegurar una limpieza eficaz.

Sin embargo, confío en que la Armada contemple en un futuro próximo, aprovechando la brecha abierta por los nuevos cazaminas, el relevo de los buques de esta Escuadrilla para continuar la labor diaria de los muchos que en ella han navegado.

**Estanislao Pery Paredes**  
Comandante





## DRAGAMINAS «DUERO»

**D**EBO admitir que, en mi caso, a la trascendencia profesional y personal que de por sí supone el mandar tu primer barco, hay que añadir el hecho de que éste sea un dragaminas, probablemente el tipo de barco que ocupaba el último puesto en el *ranking* de mis preferencias por diversas razones: supondría tener que depender de una Escuadrilla, cambiar a un Departamento nuevo, mandar un viejo barco de más de cuarenta años que pensaba tendría poca prioridad a los ojos de la Jefatura de Mantenimiento y, además, por qué negarlo, mi total inexperiencia (por no llamarlo otra cosa) en la guerra de minas en general.

Sin embargo, debo también admitir que después de tres meses a bordo no cambiaría este mando por ninguno, pues creo que todo lo que inicialmente eran inconvenientes no son más que ventajas: Cartagena es una ciudad y un Departamento muy cómodo tras un apresurado cambio de residencia; estar en la Segunda Escuadrilla de Dragaminas supone, entre otras muchas ventajas, juntarte con un grupo de Comandantes y Oficiales jóvenes con tremendas ganas de trabajar y hacer bien las

cosas, contagiando su ánimo a las dotaciones para crear un espíritu joven en estos preciosos barcos de madera; contrariamente a mis pensamientos, el Arsenal te apoya continuamente para mantener los barcos operativos, conscientes del retraso que puede sufrir el programa de los cazaminas, etc.

Para terminar, es evidente que se siente un especial orgullo al mandar un viejo barco como el «Duero», cargado de singladuras y de historia, y agradezco el trabajo de los veintiséis Comandantes que me han precedido para mantener el barco mejorando y actualizando sus sistemas, y así, en el umbral del siglo XXI, poder seguir desempeñando su importante misión.

**Rafael Espinosa González-Llanos**  
*Comandante T.N.*



**E**MBARCAR en un dragaminas como Alférez de Navío, tras pasar dos años a bordo de buques de la Flota, supone dos importantes novedades. La primera de

ellas viene impuesta por el tipo de misión, casi desconocida: la guerra de minas, las rastras, el sistema de trabajo, etc. La segunda, por verse involucrado en todos los servicios que configuran normalmente cualquier buque, tomando iniciativas que afectan directamente la vida a bordo.

Ser Oficial de dragaminas implica un conocimiento de la dotación más cercano, con oportunidades de trato que no se dan normalmente en los buques de la Flota.

Las especiales características de estos barcos durante el rastreo llevan al Oficial de guardia en el puente a mantener una vigilancia constante sobre múltiples factores: posición de la rastra, puesto en la formación, cancha para evoluciones, etc. Se convierte así en una excelente escuela para mejorar el «ojo marinero».

Teniendo en cuenta que durante los dos años a bordo el Oficial se ocupa de todos los destinos, considero que los dragaminas ofrecen una magnífica preparación para afrontar el superior empleo con confianza.

**Yago Ceballos González-Llanos**  
*Oficial A.N.*



**U**N barco de estas características requiere un trabajo constante en cuanto a los distintos destinos y una convivencia muy directa y estrecha. Pero en poco tiempo, debido al compañerismo y armonía existentes entre toda la dotación, se crea una especie de ansia de superación en el terreno profesional, el cual genera que cualquier situación que se plantee se resuelva de la mejor forma posible, influyendo sobre todo el gran apoyo, profesional y personal, de todos los compañeros.

**Antonio Torres Martínez**  
*Sargento 1.º (M.Q.)*

**A** lo largo de mis seis años de embarque en este buque he podido experimentar dos períodos: uno en la base de Porto Pi, donde la convivencia a bordo era más continuada por el mayor número de personas que vivían a bordo. En este segundo período vivido en el Arsenal de Cartagena, es un poco más serio y distante que el anterior.

El trabajo a bordo llega a ser, sobre todo en maniobras, bastante duro y en algunas ocasiones monótono. La gran diferencia

que prima en estos barcos con respecto a los demás de nuestra Armada es la corta dotación de la que dispone, que en algunos casos es un inconveniente por el trabajo y en otros casos la gran suerte de tener una familia a bordo.

**Antonio León Limón**  
*Cabo 1.º (V) E.R.*

**E**L buque en puerto es como una gran empresa, en la cual la combinación de los diferentes destinos proveen al barco de todo tipo de oficios (desde pintores hasta mecánicos) para su mejora, cuidado y máxima operatividad. Estos trabajos precisan una dedicación y un esfuerzo considerable debido a la antigüedad del buque.

En la mar se pone a prueba la operatividad y eficacia de esta unidad de combate, tanto del personal como del buque. Este es un buque con alto nivel de maniobra, dura y precisa, para la cual la marinería se hace imprescindible. Maniobra en la cual Mandos y marinería forman una cadena, en la cual cada uno somos un eslabón de ella. Esto conlleva un trabajo en equipo, ante el cual el fallo de un solo eslabón supone

mucho tiempo perdido y un esfuerzo añadido innecesario. Pero ese trabajo codo a codo y en equipo fomenta la confianza entre los miembros de la dotación hasta llegar al punto de considerarse una gran familia, de la cual llegas a sentirte orgulloso de pertenecer.

**Vicente J. Berzosa Guillén**  
*C.º M.º*

**E**MPEZARE diciendo que para nada la «mili» es como la pintan, una monótona rutina de guardias, limpiezas a diestro y siniestro. En el M-23 la vida a bordo es, sin duda, entretenida; cada día aprendes algo nuevo; se trabaja mucho pero es imprescindible, puesto que el barco es muy antiguo y hay que cuidarlo.

Sin duda, mi estancia en el «Duro» ha marcado mi vida como una experiencia fascinante. Además de haber conocido a gente entrañable, dispuesta a ayudarte en lo posible de sus medios, he aprendido infinidad de habilidades que estoy seguro me serán útiles en un futuro.

**Sergio Pazos Conde**  
*C.º M.º*

## DRAGAMINAS «GENIL»

**L**OS buques de la Segunda Escuadrilla del MCM suponen para el Oficial de Marina el primer contacto con el mando de un buque. En este aspecto, considero que, por sus características, es el barco idóneo para desempeñarlo debido a la diversidad de maniobras que puede realizar en la mar, así como a la capacidad marinera del mismo.

El hecho de ser una unidad «pequeña», en comparación con otras de la Armada, hace que el conocimiento mutuo entre los miembros que forman parte de su dotación sea más estrecho y el compañerismo se sienta como una necesidad, ya que muchas veces todos están un poco en manos de todos.

Es difícil tener la sensación de aburrimiento a bordo, porque normalmente cada persona se ocupa de más de un destino y la actividad, tanto en puerto como en la mar, es grande. Este tipo de unidades requieren de cada uno el mayor

esfuerzo y dedicación en cada una de las situaciones, y es por lo que se hace bueno el lema de la flotilla de «hombres de hierro en barcos de madera».

**Manuel Naranjo López**  
*Comandante T.N.*

**S**OY el Contramaestre de a bordo y estoy embarcado desde agosto de 1992. Al principio venía con recelo a este tipo de barco, que era desconocido para mí, pero poco a poco me he acostumbrado a él. La maniobra es igual a todas, con la peculiaridad de las rastras, que, aunque al principio me resultó complicada, es muy interesante y ha terminado por gustarme como si fuera propiamente mi especialidad.

**Pedro F. Martínez Pérez**  
*Sargento M.A.*

**P**ARA mí el embarque en el DMS «Genil» está siendo una nueva experiencia, tanto por el tipo de barco y la función que realizo como también por el tipo específico de guerra y tácticas que se usan, pues, como «buen radarista», siempre he estado en CIC's de escoltas.

Hay algo que debo destacar, y es el buen estado en que se encuentran esta clase de barcos, tanto en habitabilidad como en operatividad, teniendo en cuenta los casi cuarenta años pasados desde su construcción. Para mí ha sido una grata sorpresa, pues me esperaba encontrar un barco muy distinto, de modo que tengo que decir que me encuentro cómodo y contento con este destino.

**Higinio Pellicer Nicolás**  
*Cabo 1.º (V)*



# MHO «GUADALETE» (M-41)

**E**N un no muy lejano día toda la dotación del dragaminas «Guadalete» tuvimos el honor, por unas razones u otras, de embarcar a bordo de este buque. Cada uno se encontró dentro de su destino y de su empleo con las particularidades y dificultades de este tipo de unidades. Unos, con el calor y el ruido en unas salas de máquinas muy alejadas de los sistemas modernos de propulsión; otros, con un sonar ya muy superado por la tecnología actual; muchos otros se verían sorprendidos por pisar cubiertas de madera o por encontrarse equipos de aire acondicionado que bien podrían estar en sus casas, y, contrastando con todo ello, modernos sistemas de posicionamiento GPS, Trisónder y nuestro Sistema Informático Táctico de Caza de Minas, y es que pocos de los que no han pasado por la Flotilla MCM conocen los pormenores de este tipo de buques, su manera de operar en la mar y su importancia en caso de conflicto.

Se me ocurre pensar en aquellas otras dotaciones que este buque ha visto pasar por sus cuadernas y en los métodos que utilizaban para cazar minas, razón de la existencia de estas unidades. Situarse por radar (con los errores y lentitud que ello conlleva, en donde la precisión en la navegación resulta imprescindible), ayudarse con las

boyas DAN para posicionar el buque, y a pesar de todo ello, cazaban minas.

Los tiempos, sin duda, han cambiado, y gracias al esfuerzo de nuestros antecesores las cosas han mejorado, lo que demuestra que no sólo hace falta disponer de equipos modernos, sino que, con un adiestramiento adecuado y con una ilusión inagotable, se puede estar a la altura de cualquier unidad de última generación.

**Joaquín Fournier Guimbao**  
*Alférez de Navío*



**Q**UIEN no ha estado relacionado con la guerra de minas piensa que la amenaza que supone una mina es mínima; nada más lejos de la realidad. La mina es un arma discreta, difícil de detectar y económica a la hora de construir, que puede lanzarse por distintos medios y en cualquier lugar.

Por otra parte, la caza de minas es muy lenta y difícil y está sujeta a las condiciones ambientales, tanto de batitermia como estado de la mar, por lo cual exige una atención y entrega total de la dotación.

Con diferencia de otros buques, el Suboficial a bordo del cazaminas centra la mayor actividad entre el orto y el ocaso, extremando las precauciones de seguridad de todos los miembros de la dotación, manejando los equipos de sonar, radio, etc., con el máximo de operatividad, procurando reparar las averías que surjan durante los ejercicios, mantener un buen nivel de habitabilidad dentro de las posibilidades que tienen estos buques, adiestrar y enseñar continuamente a la marinería debido al poco tiempo que permanecen a bordo y auxiliar al Mando en el cumplimiento de la misión encomendada.

La colaboración y ejercicios con las distintas unidades extranjeras enriquece mucho el grado de profesionalidad y despierta nuevas inquietudes con el proyecto de construcción de los nuevos cazaminas, futuro destino de muchos de nosotros. Por todas estas cosas y alguna más que no enumero, hay una camaradería y unión especial entre todos, difícil en otros buques más grandes, lo cual aumenta la operatividad y el buen cumplimiento de las misiones encomendadas, para satisfacción personal, del Mando y de la Armada.

**Gabriel Fernández Fernández**  
*Sargento Sonarista*





# CAZAMINAS «GUADIANA»

**A**UN considerando la opinión generalizada de que es un barco con muchos años, sorprende su capacidad para realizar la misión principal que tiene encomendada, que es la caza de minas. Sus equipos, aunque de tecnología antigua, funcionan con el mismo nivel de rendimiento que otros de factura mucho más moderna, como se viene demostrando en todos los ejercicios y maniobras que se realizan con participación de Marinas extranjeras.

Su planta de propulsión y energía sufre los clásicos achaques de todas las que se encuentran en su tercer tercio de vida, aunque, a decir verdad, en el tiempo que llevo mandando todavía no he tenido que suspender ninguna misión por su causa, lo que me indica que, aunque viejos, son más fiables que lo que se podía esperar de ellos.

El barco se encuentra en un estado de muy buena conservación. Es una característica típica de la Armada: tenemos una gran tradición en hacer de unidades antiguas barcos con gran valor militar. Esto, que gracias a Dios se cumple también con el «Guadiana», es debido, sobre todo, a la gran profesionalidad y preparación de toda su dotación y del arsenal de Cartagena que nos apoya, que, no sin esfuerzo, dedican todos sus desvelos a mantener este barco.

También es verdad que es muy agradecido, pues se recogen los frutos apetecidos, que en nuestro caso se refleja en que en la mayoría de los casos no solemos dejar en la zona de maniobras más de un 10 por 100 de las minas de ejercicio plantadas, no siendo extraño que las recojamos todas. Esto indica que, si por suerte o desgracia, nunca se sabe, tenemos que levantar un campo de minas real, creo que estableceremos al menos un noventa y tantos por ciento de limpieza, cantidad más que suficiente para hacerlo seguro.

Dispongo de una dotación excelente. Nunca dejo de asombrarme cómo marineros de reemplazo, que llevan poco tiempo a bordo, realizan todos los trabajos con entusiasmo y sobre todo con una eficacia digna de profesionales experimentados. Esto es, quizá, lo más gratificante de todo, pues me indica que los principales mandatos que las Ordenanzas atribuyen al Comandante de un barco, el mantenimiento de la

moral y la eficacia, en mi caso los he conseguido.

Por otro lado, el comportamiento marineramente del barco es más que bueno. Aunque lento, puede aguantar toda la mar que le echen. Es muy raro verlo encapillar agua en el castillo. Aunque se navegue proa a la mar con mar gruesa, parece como si cabalgara la ola en vez de estrellarse contra ella, que es lo que suelen hacer los barcos a que estoy acostumbrado.

**Carlos Vallespín Gómez**  
*Comandante*



**D**ESPUES de haber estado destinado siempre en barcos del tipo fragata o destructor, llevo embarcado en el «Guadiana» más de dos años, desempeñando las funciones de Jefe de Máquinas.

Este buque, a diferencia de los anteriores, tiene una dotación más reducida y son prácticamente de obligado cumplimiento el contacto diario y conocer por su nombre a todos los miembros de la dotación, algo que en otros buques no me resultó tan fácil y cómodo. Me he dado cuenta, e incluso lo he comentado, que estos dos aspectos positivos favorecen y familiarizan el trato, refuerzan el celo y la voluntad de la dotación y facilitan la resolución de las actividades y trabajos que día a día se realizan a bordo.

Las dimensiones del Servicio de Máquinas en cualquier clase de barco tienen un alcance superlativo, tanto desde el punto de vista del material como del personal. El objetivo primordial es la operatividad y fiabilidad de la planta propulsora, auxiliar y eléctrica, que requieren un mantenimiento riguroso y preciso. Una vez conseguido esto, se consiguen además los objetivos propios de otros destinos, como, por ejemplo, cazar minas. El destino de Seguridad Interior en este tipo de buques se conoce como el de Exteriores aparte de sus cometidos específicos, abarca todo lo concerniente al mantenimiento y reparación de los equipos de refrigeración y aire acondicionado y a las reparaciones que se realizan a bordo con los propios medios del buque. Según establece la

doctrina, es, sin duda, el destino que –sin prisa pero sin pausa– más colaboración y apoyo necesita de todos los miembros de la dotación.

La plantilla de personal es escasa, sobre todo en los empleos inferiores. Adiestrar y conocer rápidamente a los marineros de reemplazo son factores decisivos para lograr que desempeñen sus cometidos con responsabilidad y confianza; paciencia, cautela y tolerancia dan resultados.

Es de señalar también los aspectos positivos que para el marineramente de reemplazo supone la experiencia de cumplir el servicio militar en un buque de la Armada, como, por ejemplo, conocer y convivir con nuevos compañeros, tomar contacto con la mar –algo desconocido para muchos–, acostumbrarse a la disciplina y al trabajo en equipo. Por último, destacar que, en mi opinión, a la hora del licenciamiento el marineramente valora positivamente su vida a bordo.

**Juan A. Mosquera Fuentes**  
*Teniente de Navío*



**M**I vida a bordo es buena: la comida es buena, el sollado está bien, los compañeros son muy buenos, la vida en general es bastante agradable. Esto no parece la «mili» como la pintaban. Lo más bueno que tiene el barco es que parece un crucero por el Mediterráneo. Ves muchas cosas que en tu vida has visto; conoces lo que es un buque por dentro; los Oficiales son buenos, no nos podemos quejar. En el aspecto de los Cabos, son buenos en general, aunque siempre hay alguna excepción que simpatiza más con nosotros.

Los destinos son buenos. Yo, personalmente, mi destino es muy bueno; no se «curra» mucho, sólo en navegación, pero por eso no pasa nada; sólo queda la tranquilidad cuando llegas a puerto y ves cosas que nunca antes habías visto. Cuando vamos de maniobras, son muy duras, pero el hecho de cazar muchas minas te da la satisfacción de que ha servido para hacer algo.

**Salvador González Mateo**  
*Marinero (M. R.)*



# LA FLOTA



**E**N el artículo anterior el AJE MA afirmaba que hoy día no tenemos toda la Fuerza Naval que necesitamos. Es obligado, por tanto, aprovechar al máximo los medios de que dispone la Armada para el cumplimiento de la misión asignada y de los compromisos contraídos con nuestros aliados. Esta es, precisamente, una de las mayores responsabilidades que recaen en mí como Almirante de la Flota: alcanzar la máxima operatividad dentro de las fuertes restricciones económicas actuales.

Esta operatividad se consigue principalmente mediante la potenciación de los medios disponibles y la preparación del personal, incluido su adiestramiento en la mar.

No obstante, hay que tener en cuenta que estas restricciones económicas obligan, además, a definir unas prioridades; la Flota no puede estar en tantos sitios como quisiera y debe ser selectiva a la hora de potenciar sus diversos componentes.

## ***La potenciación de los medios***

Idealmente, la modernización de una Fuerza Naval debe hacerse de una

manera no traumática, evitando grandes saltos tecnológicos entre sucesivas modernizaciones. Desgraciadamente, eso no siempre ha sido posible y ha resultado que, en ocasiones, elementos concretos, de la Flota hayan estado por debajo del nivel deseado.

Uno de los componentes que recientemente ha experimentado una fuerte y necesaria potenciación ha sido el Grupo Anfibio (Grupo DELTA de la Flota), posibilitante de la proyección del poder naval sobre tierra. Esta potenciación ha sido emprendida ante la nueva situación mundial y el estado algunas unidades, que requieren una rápida sustitución.

La potenciación ha consistido, principalmente, en la incorporación a la Armada de dos buques anfibios para transporte de carros –el «Hernán Cortés» y el «Pizarro»–, que proporcionan una capacidad de velocidad táctica al Grupo DELTA hasta ahora inexistente y permiten la utilización de pontones que desde el buque varado en la playa facilitan el desembarque de los medios autopropulsados de la Infantería de Marina. A esto hay que añadir el nuevo buque anfibio en construcción en Ferrol, que permitirá el desembarque de las embarcaciones anfibias precargadas.

Otro área que se ha visto sometida a una importante potenciación ha sido la del apoyo logístico a las unidades de la Flota. En muy pocos años la Armada española ha pasado de tener una muy limitada capacidad para operar autónomamente a disponer de dos modernos buques logísticos –el «Patiño» y el «Marqués de la Ensenada»– en apoyo a las unidades de combate, aumentando considerablemente la capacidad de despliegue. Aunque es anecdótico, quizá valga la pena señalar, como muestra de la importancia que ha adquirido el apoyo logístico en la Flota, que el «Patiño» es la unidad de la Armada española con mayor tonelaje.

También se ha potenciado considerablemente la capacidad de la Flota para llevar a cabo el mantenimiento en apoyo a sus buques y aeronaves. Abrió el fuego la Flotilla de Aeronaves, con su segundo escalón de mantenimiento, con óptimos resultados. Y le siguió el ISEMER, apoyando a los buques a pie de obra, complementando la labor del resto de los arsenales.

No obstante, a pesar de los esfuerzos realizados en la potenciación de la Flota, todavía queda un largo camino por delante: la potenciación de la



Infantería de Marina, la renovación del arma submarina, la falta de helicópteros logísticos, etc. Como siempre, los recursos asignados se convierten en el factor limitativo, que no la ilusión.

### **La preparación del personal**

De poco sirve potenciar los medios si la preparación del personal que los va a utilizar no es buena.

Esta preparación abarca un amplio espectro, que va desde la instrucción y el adiestramiento interno a bordo de las unidades de la Flota hasta la programación de extensos períodos específicos para adiestramiento para el combate.

La instrucción y el adiestramiento interno de los buques, responsabilidad específica de los Comandantes de los buques, se ve complementado con la programación de ejercicios colectivos en puerto, que estimulan el afán de emulación y el espíritu de escuadrilla.

Una parte importante del adiestramiento elemental se apoya en cierta instrucción específica en áreas concretas, mediante la programación de cursos monográficos en las diferentes escuelas de la Armada.

Son cursos orientados específicamente a las necesidades del personal, tanto operador como mantenedor, y de un alto contenido práctico.

El siguiente paso contempla el adiestramiento del personal encuadrado en equipos: CIC, SI, cámara de máquinas, etc. Este adiestramiento se lleva a cabo, básicamente, en simuladores.

Y la Armada cuenta con un buen plantel de ellos: por ejemplo, la Flotilla de Submarinos tiene posibilidades de adiestrar en simuladores desde los timoneles del submarino a todo el equipo de la cámara de mando, pasando por adiestramiento específico en seguridad en inmersión, averías, etc.

Otros simuladores con ocupación permanente se encuentran en la Flotilla de Aeronaves, CPT-CIA, ESEPA, y

en Cartagena, para adiestramiento del personal embarcado en las corbetas de la 21 Escuadrilla.

El máximo del adiestramiento de los buques se consigue en los períodos de calificación operativa para combate (CALOPCO), que, dirigidos por el CEVACO (Centro de Valoración para el Combate), y recogiendo la herencia de la desaparecida OVAF, someten a las dotaciones de los barcos a un intensísimo programa, diseñado a la medida de las necesidades de los buques y orientado a las futuras actividades que van a desarrollar.

Es necesario recalcar la labor que efectúa el CEVACO, que a base de un trabajo continuo de adecuación y adaptación de los ejercicios en la mar, consigue formar con las dotaciones un equipo rodado para que los Comandantes de los buques emple-



en todas las capacidades de sus unidades.

La preparación continúa mediante una serie de ejercicios en la mar, tanto nacionales como combinados (con otras naciones) o conjuntos (con fuerzas de los Ejércitos de Tierra y Aire). Estos ejercicios permiten, a su vez, detectar las áreas débiles de la Flota y sirven como realimentación para definir las nuevas necesidades de potenciación y de adiestramiento del personal.

### **La actividad de la Flota**

Quiero reflejar el impacto positivo que ha tenido dentro de la Flota la incorporación del marinero profesional. Esto ha permitido rentabilizar el esfuerzo de adiestramiento hasta límites francamente satisfactorios.

El resultado de la potenciación de los medios y de preparación del personal se refleja en unidades listas para cumplir su misión en la mar.

Como ya he dicho antes, la entidad de la fuerza disponible y los recursos asignados obligan a ser selectivos en la elección de las actividades a desarrollar por las unidades de la Flota.

Por supuesto, la defensa de los intereses nacionales tiene la máxima prioridad, debiendo plantearla allí donde hiciera falta: mar adentro o proyectándola en tierra.

Por otra parte, la situación mundial actual obliga a un esfuerzo de solidaridad con los aliados y las víctimas de la situación creada en la antigua República de Yugoslavia. Por tanto, es muy importante para mí el mantenimiento de la aportación de la Armada española a las operaciones de embargo en

apoyo de las resoluciones de las Naciones Unidas. Esta aportación se concreta en la presencia permanente de dos fragatas en la operación Sharp Guard, además de la presencia ocasional de un petrolero y otras unidades en apoyo a las operaciones.

La participación en ejercicios internacionales permite desarrollar un cometido muy importante: mostrar la bandera en puertos extranjeros. Así, la Flota se convierte

en instrumento de política exterior. Este mostrar la bandera, complementado con la profesionalidad en la ejecución de la misión asignada, hacen que la Armada española sea mirada como un aliado fiable y capaz de cumplir eficazmente las tareas encomendadas.

Esta eficacia y buen hacer es posible únicamente con la labor callada y oscura del personal bajo mis órdenes, que aplicando la imaginación en el planeamiento y ejecución de las actividades encomendadas, preparándose exhaustivamente y adoptando una actitud positiva hacia la carga de trabajo que las deficiencias de personal y material imponen, hacen que la Flota pueda mirar hacia adelante con esperanza, a la vez que se siente orgullosa de su pasado. ■

**El Almirante de la Flota**





# **EL GRUPO ALFA DE LA FLOTA**





**N**UESTRA Armada fue pionera de la aviación embarcada, ya que tan sólo doce años después de que los hermanos Wright realizaran su histórico vuelo, se creó la Aeronáutica Naval, formada por hidroaviones, con el primer «Dédalo» como base flotante.

En 1977 se crea el Grupo Aeronaval como banco de pruebas para adiestrar al personal y crear una verdadera mentalidad aeronaval en nuestra Armada que sirva de embrión del futuro grupo de combate.

Doce años más tarde, en 1988, con la entrada en servicio del portaaviones «Príncipe de Asturias» se crea el Grupo ALFA de la Flota.

El Grupo está compuesto por el portaaviones «Príncipe de Asturias» y las seis fragatas clase «Santa María» en

permanencia, al mando de un Contralmirante que, con su Estado Mayor, está embarcado en el portaaviones, que es su buque insignia. No obstante, la composición del Grupo varía de acuerdo con las necesidades de la misión que se le encomienda; es decir, en general el portaaviones siempre forma parte del Grupo, pero los escoltas y el tamaño y composición de su unidad aérea no tiene por qué ser siempre la misma. Su composición suele ser de cuatro escoltas, tanto de la clase «Santa María» como de la clase «Balears», y una unidad aérea compuesta por ocho aviones Harrier y doce helicópteros, a los que hay que añadir los embarcados en las fragatas clase «Santa María».

El número aproximado de hombres y mujeres para dotar esta fuerza es de dos mil. Desde su creación el Grupo ALFA

ha ido incrementando su participación en los ejercicios internacionales, especialmente los de la OTAN, en donde se ha creado un lugar por derecho propio, de forma que su Almirante ha tenido bajo sus órdenes un número cada vez mayor de unidades de otras Marinas.

El Grupo proporciona a España una herramienta dotada de movilidad estratégica y táctica, que dispone de una gran potencia de combate para actuar con flexibilidad en situaciones de crisis y de conflicto armado.

Para entender lo que significa el disponer de un Grupo de Combate que cuente con un portaaviones basta con decir que en el concierto internacional aquellas Marinas que lo tienen están consideradas como integrantes de la «primera división», por su capacidad de mando y combate.





# EL PORTAAVIONES «PRINCIPE DE ASTURIAS»

**L**A Armada, al igual que el resto de los Ejércitos, siempre tuvo necesidad de conocer lo que se escondía más allá del horizonte y, si eran enemigos, atacarlos. La aviación tuvo pronto esta aplicación en las Marinas de todo el mundo.

Corría el año 1921 cuando la Armada ordenó la transformación de un buque mercante en transporte de hidros, al que bautizó con el nombre de «Dédalo». Con este buque de 9.000 Tn. comenzamos la andadura de la aviación embarcada. El primitivo «Dédalo», con capacidad para 14 aparatos en cubierta y cuatro en el hangar, se destacó en la Guerra de Marruecos y fue uno de sus hidros el que lanzó la primera bomba sobre las posiciones enemigas.

En fechas próximas a la Segunda Guerra Mundial algunos países europeos impulsaron un nuevo concepto de «arma de aviación única» que integraba todos los medios que podían volar. Se orientó hacia la batalla aérea, al tiempo que proporcionaba apoyo a los Ejércitos. En España se creó, en consecuencia, el Ejército del Aire y desapareció la en aquel tiempo joven Aeronáutica Naval.

Los EE.UU. y otras potencias marítimas continuaron con el concepto de aviación naval y construyeron un buen número de portaaviones. Los espectaculares resultados de las campañas del Pacífico demostraron lo acertado de este planteamiento, que permite a las unidades navales alejadas del territorio

contar de forma permanente con los medios de exploración, identificación y ataque.

En España se inicia en 1953 una nueva etapa del Arma Aérea de la Armada con la adquisición de tres pequeños helicópteros. Poco a poco va desarrollándose y en 1967 se adquirió el portaaviones ligero «Cabot», veterano de la Segunda Guerra Mundial, en el que, como curiosidad, había impactado más de un *kamikaze*. Este buque, rebautizado con el nombre de «Dédalo» que, en honor a su antecesor, fue la cuna, origen y obligado punto de referencia de todo lo logrado hasta nuestros días.

En los años ochenta el «Dédalo» llegaba, pese al cariño y esfuerzo de todos, al final de su vida; se despedía con ho-





nor de sus muchos y buenos servicios y se convertía en los EE.UU. en un museo flotante.

La Armada, ante la necesidad de reemplazo, se fijó en el concepto norteamericano del «Sea Control Ship», portaaviones pequeño y adecuado a nuestras posibilidades. El proyecto no ve la luz en los EE.UU.; no obstante, la Armada, en colaboración con la E. N. Bazán, se lanza, por primera vez en su historia, a la aventura de proyectar y construir un portaaviones.

Resultó el portaaviones «Príncipe de Asturias», que reúne las necesidades de todo buque: máquinas, generadores eléctricos, sistemas de navegación, con las específicas de un aeropuerto, torre, control de aeronaves, hangar, talleres de mantenimiento, etc., sin olvidarse de los servicios necesarios para atender a los 850 hombres embarcados (incluyendo la unidad aérea), que requieren cocinas, despensas, lavadoras, planchadoras, teléfonos, contraincendios, tratamiento de desperdicios y un largo etcétera.

Esta unidad proporciona a la Armada los medios de exploración y ataque necesarios para controlar una zona de dimensiones considerables. Puede operar hasta con 24 aeronaves—12 aviones y 12 helicópteros— desde una cubierta de vuelo de 175x30 metros, área semejante a la de un campo de fútbol alargado. Los aviones despegan en carrera corta con su máxima capacidad de armamento debido al impulso que le proporciona la rampa de 12 grados situada en el extremo de proa de la cubierta. Estas características, unidas a sus realmente sorprendentes condiciones maríneas y asombrosa estabilidad de plataforma, le permiten operar con malas condiciones meteorológicas y hacen del «Príncipe de Asturias» un buque superior a otros de porte equivalente.

Frente a la aviación enemiga, el «Príncipe de Asturias» proporciona al Grupo de Combate los helicópteros SHW con radar de exploración de largo alcance, que permite detectarla antes de que pueda lanzar sus armas, al tiempo que los Harrier AV-8B los contraatacan.

Si el adversario dispone de submarinos, los helicópteros SHD con sonar establecen sucesivas barreras de difícil penetración. Al mismo tiempo los buques de superficie pueden ser descubiertos y atacados por medios aéreos, como los helicópteros AB-212, SHW y aviones AV-8.

No podemos olvidarnos de la capacidad de proyección sobre tierra, que abarca desde misiones de bombardeo a

objetivos en el interior de una costa enemiga, hasta cometidos de evacuación y apoyo a combatientes y no combatientes en zonas de conflicto o catástrofes.

Podemos deducir de este rápido recorrido que este buque proporciona a la Armada los medios para alcanzar la necesidad que siempre ha sentido: conocer lo que se esconde más allá del horizonte y proyectar el poder naval.

Pero el «Príncipe de Asturias» es también buque de mando. Para ello dispone e integra la información de sus sensores—radar de exploración aérea tridimensional, exploración de superficie y navegación, guerra electrónica—con la información que obtienen los buques de escolta gracias a un sistema de transmisión de datos (LINK-11). Esta información y los sistemas de comunicaciones, entre los que se incluyen los de enlace vía satélite Hispasat, permiten al Almirante del Grupo ALFA mantenerse continuamente informado, dar órdenes y coordinar con otros mandos tanto nacionales como de la OTAN.

Para concluir, se puede decir que el «Príncipe de Asturias», núcleo del Grupo ALFA y orgullo de nuestra Armada, es un componente fundamental de nuestra Estrategia Militar y un ejemplo

de nuestras capacidades en construcción naval.

## EL P/A «PRÍNCIPE DE ASTURIAS»: UN PUEBLO FLOTANTE

Partiendo del concepto de pueblo como conjunto de personas de un lugar, región o país, en la que cada uno de sus miembros desempeña una labor en mayor o menor medida en beneficio de la comunidad, es total su aplicación al P/A «Príncipe de Asturias», con la salvedad de que las funciones que se realizan son desarrolladas tanto atracados como en alta mar.

Para conseguir los objetivos marcados se requiere una estricta organización que garantice la «vida» de los miembros de su dotación.

Veamos algunos de los servicios existentes a bordo:

*Cocina:* Con capacidad para hacer frente a la alimentación diaria de 800 personas, en la que en una comida pueden llegar a distribuirse un total de 350 kg de patatas, 160 kg. de verduras, 160 kg. de carne, 160 kg. de pescado y 150 kg. de fruta.





**Panadería:** Encargada de confeccionar y distribuir pan, así como dulces y bollería, semejante a una tahona de cualquier pueblo con un número de habitantes similar a la dotación del buque (800 personas).

**Suministro de agua:** Está garantizado, además del consumo diario de su dotación la posibilidad de almacenar en sus tanques una reserva en previsión de algún problema que pueda aparecer. Se consumen 139 Tn. de agua potable diariamente.

**Lavandería:** Dotada con cuatro lavadoras industriales, de las cuales tres poseen capacidad para 45 kg. de ropa, y otra para 30 kg., que garantiza la higiene y policía en la uniformidad de la dotación y de la ropa de casa. Cuenta con cuatro secadoras y cuatro planchadoras industriales. Para las prendas de uniforme más delicadas se cuenta con un sistema de lavado «al vapor».

**Teléfonos:** El buque cuenta con teléfonos interiores que conectan a los diferentes locales y una red exterior capaz de conectarnos con cualquier parte del mundo, que va desde la más sencilla cabina de teléfonos en puerto hasta el sistema más complejo vía satélite en la mar.

**Energía eléctrica:** A modo de pequeña hidroeléctrica, que no por ser de menores dimensiones resulta menos compleja.

**Policía local:** Como si de cualquier Cuerpo de Seguridad del Estado se tratase, está encargada de velar por la se-

guridad y protección del personal una Sección de Infantería de Marina compuesta por veinticinco personas.

**Alcantarillado:** Kilómetros de tubería llevan las aguas sucias a depósitos para su tratamiento; el cuidado de este laberinto de tubos, la evitación de atascos y pérdidas son una constante preocupación.

**Tratamiento de residuos:** Una vez expuesto todo lo anterior, es de suponer que ante la presencia de tan elevado número de personas se genere a diario una cantidad elevada de «basura» dividiéndose según su naturaleza en: a) Papeles, b) Productos metálicos y vidrios y c) Productos alimenticios.

**Sanidad:** Existe un hospital que garantiza no sólo el atender cualquier urgencia como consecuencia de enfermedad o accidente, sino que se rige por el más estricto principio de «prevenir».

El Servicio de Sanidad lo componen además del citado hospital, un quirófano, sala de rayos X, farmacia y sala de consulta, así como un laboratorio llevar a cabo análisis de sangre, orina, bioquímica y recuento de células. Existe un Gabinete Odontológico que atiende la higiene bucal de la dotación, con una asistencia media de 200 personas al mes.

**Instalaciones deportivas:** Representadas por un gimnasio en el que existe un elevado número de aparatos para mantener la forma física de sus asistentes, contando con pesas, espaldaras, ba-

lones medicinales, remo, banco de abdominales, bicicletas estáticas, etc.

**Pasatiempos:** Existen a bordo salas de recreo donde se pueden celebrar desde una amena partida de parchís o dominó hasta la reposada lectura de un periódico o revista de tirada nacional o interna (*SKY Jump*), pasando por la visualización de un estreno cinematográfico emitido por la cadena local de a bordo: TV 14.

Por todo lo que antecede no cometemos un error si afirmamos que éste nuestro buque es «un pequeño gran pueblo».

Este «pueblo» tiene también un pequeño aeropuerto con todos sus servicios.

### «REINA SOFIA»

Primer buque de la Armada con este nombre, puesto en honor de S. M. la Reina.

### «NAVARRA»

La Fragata «Navarra», tercer buque de la Armada que lleva este nombre. Fue el primero un crucero de madera de 3.200 Tn. construido en la Constructora Naval de Ferrol en 1881, con 20 cañones en batería y aparejo de velero de tres palos. El segundo, un crucero rápido de 5.590 Tn. construido en Bazán Ferrol en 1920 con el nombre de «Reina Victoria Eugenia». En 1931 toma el nombre de «República» y el 20 de junio de 1947 el de «Navarra», siendo baja oficial en la Armada en 1955.

### «CANARIAS»

La Fragata «Canarias», sexta en su clase en la Armada, fue construida por la E. N. Bazán Ferrol y botada el 21 de junio de 1993.

Es el segundo buque de la Armada que lleva este nombre. El primer buque con el nombre «Canarias» fue un crucero tipo «Washington» de 10.000 Tn. construido en Ferrol y botado el 28 de mayo de 1931. Fue buque insignia de la Flota durante casi cuarenta años. En diciembre de 1974 fue dado de baja.





# LA 41.<sup>a</sup> ESCUADRILLA DE ESCOLTAS

**L**A 41.<sup>a</sup> Escuadrilla de Escoltas fue creada el 4 de marzo de 1987, coincidiendo con la entrada en servicio de Fragata «Santa María», buque que ha dado nombre a la Clase. Dos años más tarde se incorporaron las Fragatas «Victoria» y «Numancia» y al cabo de otros dos años más la «Reina Sofía», finalizando con ello la construcción de la primera serie de buques. En 1994 se incorpora a la Escuadrilla una nueva unidad, la «Navarra», y por último, en 1995 se completa la serie con la entrada en servicio de la Fragata «Canarias». Estos dos últimos buques, si bien son básicamente iguales que sus predecesores, se han visto beneficiados, en lo que a equipos se refiere, de los últimos avances tecnológicos.

El mando de esta «familia numerosa de primera clase» lo ostenta un Capitán de Navío, asistido por una Jefatura de Ordenes compuesta por un total de 25 personas entre Oficiales, Suboficiales y personal de marinería profesional y de reemplazo.

Como Comandante de la 41.<sup>a</sup> Escuadrilla -COMANDES 41-, es responsable del alistamiento, preparación y adiestramiento de los buques bajo su mando como un conjunto. Para ello, como principal actividad operativa programa y dirige anualmente un ejercicio específico denominado «Tactas-Lamps», en el que se practican las tácticas y procedimientos propios de la Escuadrilla. Además, en virtud de la «otra gorra» que ostenta, la de Comandante de la Unidad de Escoltas del Grupo ALFA

o COMANDESALFA, ejerce el mando de las escoltas que se integren en el Grupo ALFA de la Flota, con la misión principal de proporcionar escolta a su núcleo principal, el portaaviones «Príncipe de Asturias».

Las unidades que componen la 41.<sup>a</sup> Escuadrilla son fragatas tipo FFG, según la denominación de la US Navy, y han sido construidas enteramente en España por la E. N. Bazán. Por sus características y sistemas instalados, totalmente compatibles con el portaaviones, podemos afirmar que contribuye a que el Grupo ALFA sea una unidad homogénea de alta capacidad de combate.

Las capacidades antiaérea y antisuperficie de los buques son excelentes. Sus equipos de detección (radares, interceptadores y analizadores de emisiones electromagnéticas) y el armamento (cañón, misiles antiaéreos y antisuperficie), les permiten proporcionar protección a unidades valiosas y mantener la defensa de una zona de interés durante un período prolongado de tiempo.

Pero su mayor capacidad está en el campo de la guerra antisubmarina. Gracias a sus sensores acústicos, tanto activos como pasivos y, sobre todo, al empleo combinado del sonar pasivo remolcado y el helicóptero embarcado SH-60B (Sistema LAMPS MK III), disponen de un medio inmejorable para proporcionar una eficaz defensa en profundidad contra todo tipo de amenazas submarinas, principalmente las de naturaleza nuclear.

El sistema de combate con que cuentan los buques es una compleja máquina

compuesta de varios subsistemas y equipos totalmente integrados y gobernados por tres potentes ordenadores, que facilitan en gran medida la toma de decisiones por el Comandante y la reacción con las armas, bien de manera automática o manual.

El sistema de propulsión principal consiste en dos turbinas de gas de 20.500 HP cada una, controladas de manera automática mediante ordenador para obtener en todo momento un óptimo rendimiento de la planta. Su manejo puede efectuarse bien desde el Punte o bien desde la Central de Máquinas. Disponen de un eje propulsor y una hélice de paso variable. Para ayuda en la maniobra disponen de un sistema de propulsión auxiliar compuesto por dos unidades autónomas, retráctiles y orientables.

Pero, a pesar de la alta tecnología y sofisticación de los equipos instalados, el elemento más importante de la 41.<sup>a</sup> Escuadrilla es, y será siempre, los más de doscientos hombres y mujeres que componen la dotación de cada uno de los buques, y que se encargan de la puesta a punto y manejo de los complicados sistemas y aparatos. La alta profesionalidad y el elevado espíritu de sacrificio que han demostrado en las ya muy numerosas misiones efectuadas en la todavía joven historia de la Escuadrilla y en los más variados escenarios han contribuido a que la Armada española se haya ganado un merecido prestigio entre las Marinas del mundo y sus buques puedan mostrar con orgullo el pabellón. ■

## PLACA HISTORICA

Existe a bordo de cada uno de los buques una placa histórica, colocada en la cubierta principal, en el mamparo 212, en la que está inscrito lo siguiente:

### «SANTA MARIA»

Este buque lleva su nombre en recuerdo de la nao «Santa María», que con las carabelas «Pinta» y «Niña» descubrió América el 12 de octubre de 1492 como capitana de Cristóbal Colón.

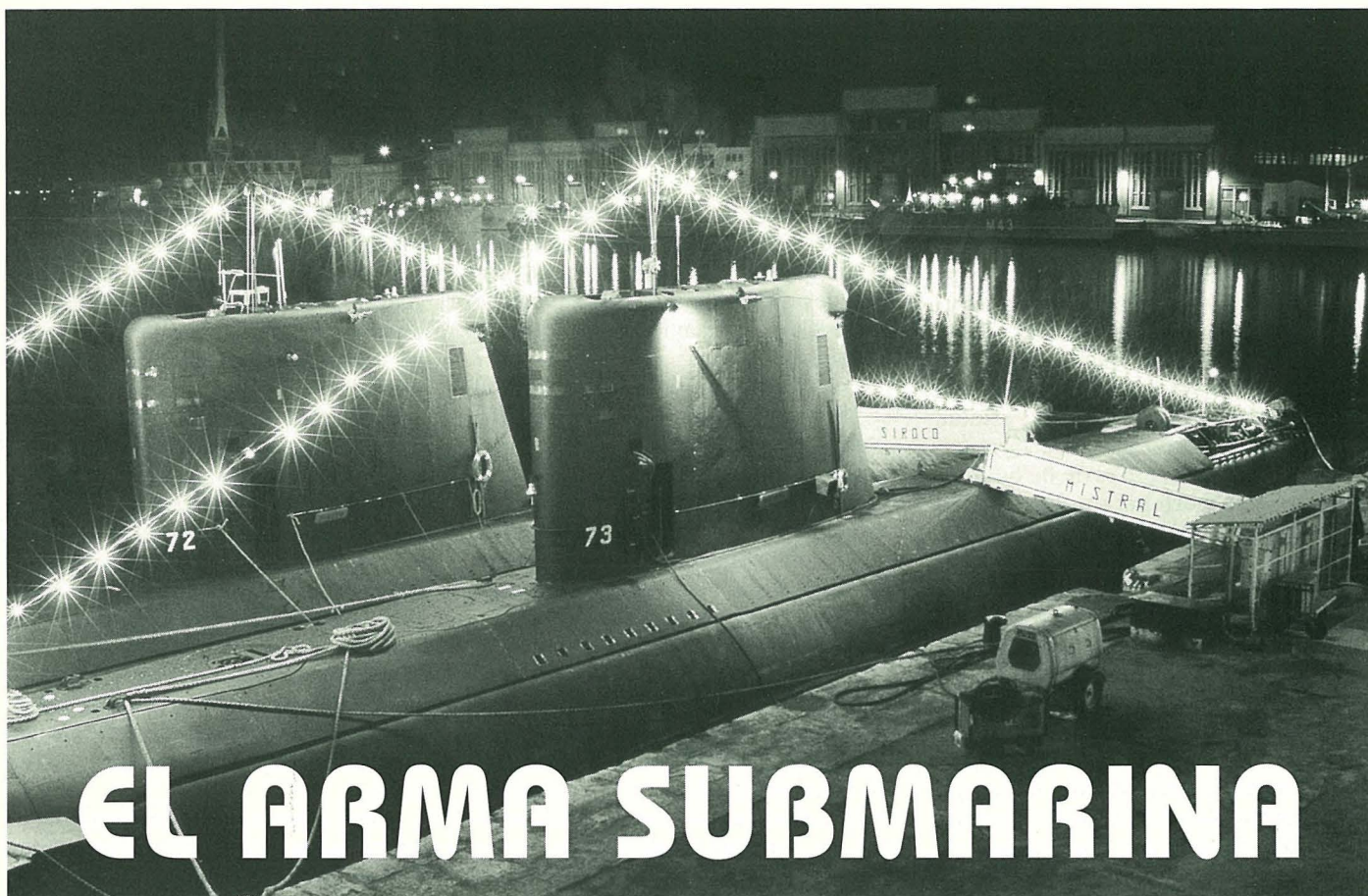
### «VICTORIA»

Este buque lleva su nombre en recuerdo de la nao «Victoria», que partiendo del puerto de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519, participó en el descubrimiento del Estrecho de Magallanes e Islas Filipinas y completó, al mando de Juan Sebastián de Elcano la primera vuelta al mundo, regresando a Sanlúcar de Barrameda el 6 de septiembre de 1522 después de navegar 46.270 millas.

### «NUMANCIA»

Este buque lleva su nombre en recuerdo de la fragata blindada que dio la vuelta al mundo entre febrero de 1865 y septiembre de 1867. Fue don Casto Méndez Núñez el primer Comandante de la valiente, subordinada e inteligente dotación que por su entusiasmo, valor y decisión se distinguió durante la campaña del Pacífico de 1866, que contribuyó a salvar la honra y los barcos de España.





# EL ARMA SUBMARINA

**E**l 17 de febrero de este año se ha cumplido el LXXX aniversario de la creación del Arma Submarina en virtud de una ley sancionada por S.M. el Rey Alfonso XIII el 17 de febrero de 1915 y que ha pasado a la historia de la Armada española como «Ley Miranda». A pesar de que desde la más remota antigüedad el hombre ha sentido siempre la curiosidad por la navegación submarina, no fue hasta mediados del siglo XIX cuando esa curiosidad pudo plasmarse en algo positivo.

Entre los pioneros en la investigación y construcción de buques que pudieran operar bajo la superficie de la mar, tenemos el orgullo de poder contar con insignes españoles precursores de la navegación submarina, como el logroñés Cosme García, el catalán Narciso Monturiol y el cartagenero Isaac Peral, quienes de una forma u otra se vieron obligados a abandonar sus respectivos proyectos debido a las incomprensiones de los políticos y gobernantes de su tiempo. No obstante, el Arma Submarina ha sabido valorar y reconocer sus trabajos, dando a lo largo de su historia, sus nombres a varias de sus unidades, manteniendo, de alguna forma, vivo su recuerdo.

El 25 de febrero de 1917 se entregó a la Armada la primera unidad submarina. Era la de la clase Holland y construida en los

astilleros de la Compañía Electric Board de los Estados Unidos. Recibió el nombre de «Isaac Peral» y llegó a Cartagena el 26 de abril de ese mismo año. Desde entonces este magnífico puerto natural «cerrado a todos vientos y encubierto», como ya dijera Miguel de Cervantes hace más de cuatrocientos años, ha albergado nuestra Base de Submarinos. Paralelamente, fueron adquiridos tres submarinos de la clase Laurenti en los astilleros italianos de Fiat San Giorgio de la Spezia, siendo bautizados los dos primeros con los nombres de «Narciso Monturiol» y «Cosme García». Con ello quedó constituida la primera Flotilla de Submarinos, siendo asignado su mando al CC. Mateo García de los Reyes.

En estos ochenta años transcurridos desde su creación el Arma Submarina ha pasado por muchas vicisitudes. Podemos destacar, entre ellas, una época gloriosa con 16 submarinos en 1930, una triste Guerra Civil con desastrosas consecuencias para la Flotilla, la incorporación del S-31 «García de los Reyes» (el «Treinta y Unico»), que además de cumplir con eficacia con todas las misiones operativas que se le encomendaron, desempeñó a la perfección su papel de submarino-escuela en el adiestramiento y formación de muchísimas dotaciones de submarinistas que, a pesar de las dificultades del momento, supieron mantener viva la tradición submarinista. Un ambicioso y neces-

sario programa naval iniciado en la década de los 60 culminó con la entrada en servicio, durante las décadas de los 70 y 80, de nuestras actuales unidades, cuatro clase Daphné y cuatro clase Agosta.

Después de este rápido repaso a la historia, podemos enorgullecernos de estar entre las pocas naciones, de entre las 45 que poseen submarinos, de ser invitadas a participar de una forma regular a cuantos ejercicios y maniobras se programen con intervención de submarinos, como prueba del reconocimiento internacional que tiene nuestra Flotilla de Submarinos.

El Comandante del Arma Submarina se podría decir que dispone de tres «gorras», una como Comandante de la Flotilla, otra como Jefe de la Base y la tercera como Director de la Escuela de Submarinos, además de ser el Presidente de la Junta de Doctrina de Submarinos.

Como Organismo de Mando, dispone de un Estado Mayor que le asiste en todo lo relativo a operaciones, inteligencia, organización, logística y adiestramiento, al frente del cual está un Capitán de Fragata diplomado en Guerra Naval y antiguo Comandante de submarino. En cada una de las secciones de este Estado Mayor corresponde un Capitán de Corbeta.

Bajo la misma línea de mando está el Subdirector de la Escuela, Capitán de Fragata, que también es Segundo Jefe de la Base y Jefe de Adiestramiento del OVAS.



La Escuela de Submarinos forma y adiestra a los futuros Oficiales, Suboficiales y Cabos submarinistas, disponiendo de una secretaría técnica, simuladores, aulas de escucha para el adiestramiento de los operadores sonar, laboratorio de análisis acústico, ósmosis inversa y audiometría.

La Base de Submarinos dispone de un servicio de aprovisionamiento, de un servicio de asistencia religiosa y de una enfermería, uno de cuyos médicos corresponde sea especialista en Medicina subacuática. El Ayudante Mayor es el responsable de la seguridad militar y marítima de la Base y de prestar los servicios de ataque, cargas de baterías, aire a presión, agua destilada, embarque de torpedos y minas, alojamiento en tierra de las dotaciones, etc. Hasta hace relativamente poco tiempo la Base disponía de unos talleres propios con un Jefe de Mantenimiento, que ahora han pasado a depender directamente del Almirante del Arsenal; en ellos se efectúan los mantenimientos de los submarinos con la ayuda del personal militar de los talleres y de, aproximadamente, doscientos operarios civiles.

Son ocho los submarinos que la componen, cuatro de la clase Daphné: «Delfín» (S-61), «Tonina» (S-62), «Marsopa» (S-63) y «Narval» (S-64) y cuatro de la clase Agosta: «Galerna» (S-71), «Siroco» (S-72), «Mistral» (S-73) y «Tramontana» (S-74).

La serie 60 fue entregada a la Armada entre 1973 y 1975, por lo que en el año 2000 habrán alcanzado los veinticinco años de expectativa de vida para la que fueron construidos.

La serie 70 entró en servicio entre 1983 y 1985, por lo que se encuentra en su primer tercio de vida operativa.

Las diferencias entre ambas series vienen dadas no sólo por la diferencia de años en la elaboración de sus respectivos proyectos, sino también por sus distintos desplazamientos. El submarino serie 70 dispone de una sola hélice y tiene un casco más hidrodinámico, con un tonelaje casi el doble que el de la serie 60, que se traduce en una mayor capacidad de permanencia en la mar (cuarenta y cinco días frente a treinta).

Por otro lado, el submarino de la serie 70 dispone de mayor velocidad y autonomía en inmersión debido al doble de capacidad de batería que tiene respecto al de la serie 60, que le hace más apropiado para llevar a cabo misiones antifuerza.

Sin embargo, la serie 60, al ser de menor tamaño y disponer de dos ejes, es mucho más maniobrable y puede actuar con mayores garantías en aguas poco profundas y restringidas, siendo mayor su aptitud para operaciones de minado, reconocimiento, recopilación de inteligencia, etcétera.



Después de la modernización a que han sido sometidos los submarinos de la serie 60, ambas clases de submarinos disponen del mismo tipo de sensores y armas. La serie 60 lleva montados 12 tubos lanzatorpedos (ocho a proa y cuatro a popa), que le confieren una potencia de fuego inmediata muy importante, aunque carecen de posibilidad de recarga de dichos tubos. La serie 70 monta solamente cuatro tubos lanzatorpedos a proa, pero tiene la posibilidad de recarga de 16 torpedos más.

Como resumen podríamos decir que las dos clases de submarinos pueden desempeñar todos los cometidos encomendados al Arma Submarina, con la diferencia de que la serie 70, a igualdad de distancia a la zona asignada, puede permanecer mayor tiempo en misión, y a igualdad de tiempo en zona, puede llevar a cabo su misión a distancias más alejadas de la Base.

Las principales características siempre han sido y seguirán siendo: su discreción, su autonomía y su versatilidad.

La dirección es la característica más importante del submarino, basada en la capacidad de permanecer sumergido y casi invisible frente a los sensores amenaza, así como la de detectar antes de ser detectado y poder así maniobrar para atacar o para evitar ser atacado.

El submarino puede permanecer en la zona asignada, antes, durante o después de una época de crisis, durante períodos prolongados, bien independientemente o en cooperación con otras fuerzas, sin necesidad de aprovisionamiento.

Puede actuar en donde se necesite, en respuesta a un amplio abanico de situaciones, llevando a cabo múltiples cometidos, incluso simultáneamente, ya que sin cambio alguno en su configuración puede efectuar misiones antisubmarinas, antisuperficie, de vigilancia e inteligencia, tanto visual como acústica y electrónica.

Como componente de la Fuerza de Combate, el Arma Submarina tiene como misión contribuir a la obtención y explotación del dominio relativo del mar, en





particular el dominio negativo, negándolo al adversario.

Como consecuencia inmediata de esta misión se desprenden los cometidos que debemos desempeñar y que son:

*Combatir la amenaza submarina sobre nuestras comunicaciones.* Es decir, nuestros submarinos han de tener capacidad para destruir otros submarinos.

*Atacar a la fuerza de superficie y al tráfico marítimo del enemigo.* La capacidad innata del submarino para identificación y ataque, tanto a buques de guerra como al tráfico mercante, hacen que este cometido clásico continúe siendo un factor a tener muy en cuenta por el posible adversario en casos de crisis o conflicto.

*Efectuar operaciones de minado ofensivo.* La capacidad de llevarlas a cabo con seguridad y eficacia se revaloriza cuando las zonas a minar se encuentran próximas a la costa del adversario, en donde otras fuerzas no serían capaces de efectuarlo por el alto riesgo que ello llevaría implícito al ser detectada su presencia.

*Realizar acciones contra la costa enemiga.* Este cometido no es nuevo para submarinos y muestra de ello son las 298 misiones de este tipo llevadas a cabo durante la Segunda Guerra Mundial, así como en las guerras de Corea, Vietnam e incluso en la de las Malvinas, en donde ambos bandos utilizaron submarinos para este tipo de operaciones especiales. Partiendo de la base de que la principal característica del submarino es su discreción, está demostrado que es el submarino la plataforma ideal para la infiltración/exfiltración de este tipo de fuerzas.

*Llevar a cabo operaciones de vigilancia, reconocimiento e inteligencia.* En este nuevo cometido se aprovecha la capa-



cidad multimisión del submarino para contribuir a la eficacia de un Grupo de Combate, operando con éste bien independientemente o en apoyo asociado.

Los submarinos se pueden convertir así en los ojos y oídos invisibles del Grupo de Combate, operando con relativa inmunidad en aguas controladas por fuerzas adversarias y proporcionando una presencia avanzada con misiones de inteligencia e información. El llegar a zona antes que el Grupo de Combate posibilita la obtención de información para su utilización tanto en tiempo real como a medio o largo plazo. Sirvan de ejemplo las misiones llevadas a cabo por dos submarinos británicos durante la Guerra de las Malvinas en vi-

gilancia frente a la costa argentina, suministrando información a la Flota británica sobre los movimientos de los aviones enemigos en dirección a las islas.

El plan de mantenimiento de nuestros submarinos está basado en la doctrina francesa, dado que nuestros buques fueron construidos con proyectos franceses y obedecen al criterio 12-5-3, cuyo significado es:

- Doce semanas en situación de operatividad.
- Cinco semanas en período de mantenimiento.
- Cada tres períodos de mantenimiento se realiza una entrada en dique.

## VISITA DE S.M. EL REY A LA FLOTILLA DE SUBMARINOS

El pasado día 3 de octubre S.M. el Rey honró con su presencia la Base de Submarinos y salió a la mar en el Submarino «Tramontana» (S-74).

El día, ni que decir tiene, fue muy importante y significativo para el Arma Submarina. El Rey, que venía a Cartagena para visitar el Buque Oceanográfico «Hespérides» quiso pasar unas horas con los submarinistas y hacer inmersión en un submarino.

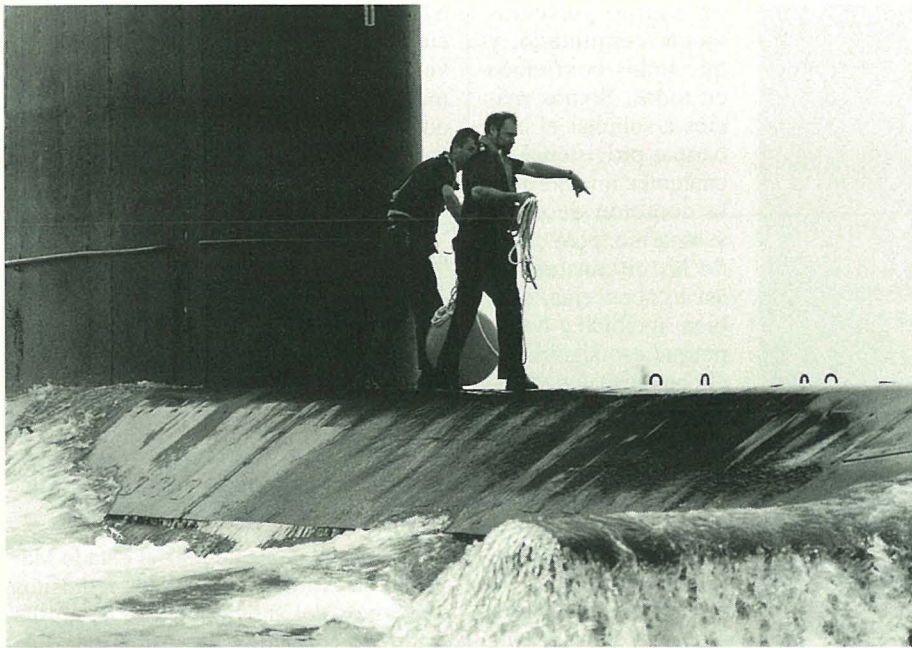
Acompañaban a S.M. en aquella jornada nuestro Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada y el Teniente General Jefe del Cuarto Militar de la Casa Real, que también salieron a la mar.

Tras recibir los honores de ordenanza y pasar revista a la Compañía de Marinería de la Flotilla de Submarinos, el Rey embarcó en el «Tramontana», que se dirigió a las zonas permanentes de Cartagena

para realizar unos cuantos ejercicios de adiestramiento, principalmente de reacciones ante emergencias y determinación de datos del blanco. Como S.M. tenía que almorzar en el «Hespérides», los ejercicios no pudieron ser muchos, pero, aunque corta, la salida a la mar fue intensa y sobre todo emotiva para la dotación del submarino y por extensión, para todo el Arma Submarina.

Antes de desembarcar, S. M. tuvo palabras de aliento para los submarinistas. «He querido venir para apoyaros», fueron sus palabras textuales dirigidas al Comandante de la Flotilla, y que impresas en el ánimo de todos los que componemos el Arma Submarina, nos servirán de estímulo para mejor cumplir con nuestro deber.





Cada cinco años se realiza una gran carena. Durante este período se efectúa el desmontaje, recorrido, reparación y rehabilitación de todos los equipos y componentes del interior del buque, así como de toda la superestructura, planchas del forro exterior, tanques de regulación, tubos lanzatorpedos exteriores, timones, etcétera, y de todo aquello del exterior del buque que no vaya soldado al casco resistente y que no pueden llevarse a cabo durante los períodos de mantenimiento.

La necesidad de efectuar la gran carena es consecuencia de la peligrosidad del medio en que nos desenvolvemos, donde las fuertes presiones a que se ve sometido el exterior del submarino hace necesario tener una gran confianza en el funcionamiento correcto de todos sus mecanismos de propulsión y de todas las válvulas de comunicación con el exterior, no sólo en situaciones de funcionamiento normal, sino también ante emergencias, en las que la respuesta de estos elementos debe ser, en la mayoría de los casos, superior a lo normal.

Este plan de mantenimiento está actualmente en proceso de revisión con el propósito de conseguir un ahorro en los costes de dicho mantenimiento, dada la difícil situación económica por la que atravesamos en estos momentos, modificando la fórmula de 12-5-3, que se convertiría en 18-6-3 y las grandes carenas se realizarían cada siete años. Esta solución deberá contemplar de forma exhaustiva el mantenimiento de todo lo relacionado con la seguridad como primera y fundamental premisa.

El programa de adiestramiento de los submarinos se realiza en dos fases bien diferenciadas:

- Adiestramiento en tierra.
- Adiestramiento en la mar.

En tierra se dispone de los simuladores para adiestramiento en el manejo del buque, tanto para la serie 60 como la serie 70; un simulador de control de la propulsión para la serie 70 y uno de adiestramiento de timoneles para la serie 60. Asimismo se cuenta con dos aulas de escucha para el adiestramiento de los operadores sonar y de un laboratorio de análisis acústico.

Igualmente se cuenta con un simulador táctico, que incluye la conducción de la filoguía de torpedos y permite conseguir un óptimo rendimiento de los lanzamientos reales en la mar y supone un notable ahorro económico dado el elevado coste de los lanzamientos de ejercicio de los torpedos filoguiados. Este simulador incluye todos los equipos de detección y está diseñado para poder realizar el análisis posterior de los ejercicios realizados, convirtiéndose en un pequeño «juego de la guerra».

Para poder realizar los cometidos asignados al Arma Submarina en tiempo de

guerra es necesario que las actividades en tiempo de paz permitan al submarino adiestrarse en la mar en sus misiones específicas.

Entre las actividades que se realizan cabe destacar:

- La participación en la práctica totalidad de los grandes ejercicios de la OTAN, desde el Mediterráneo Central al Atlántico Norte.

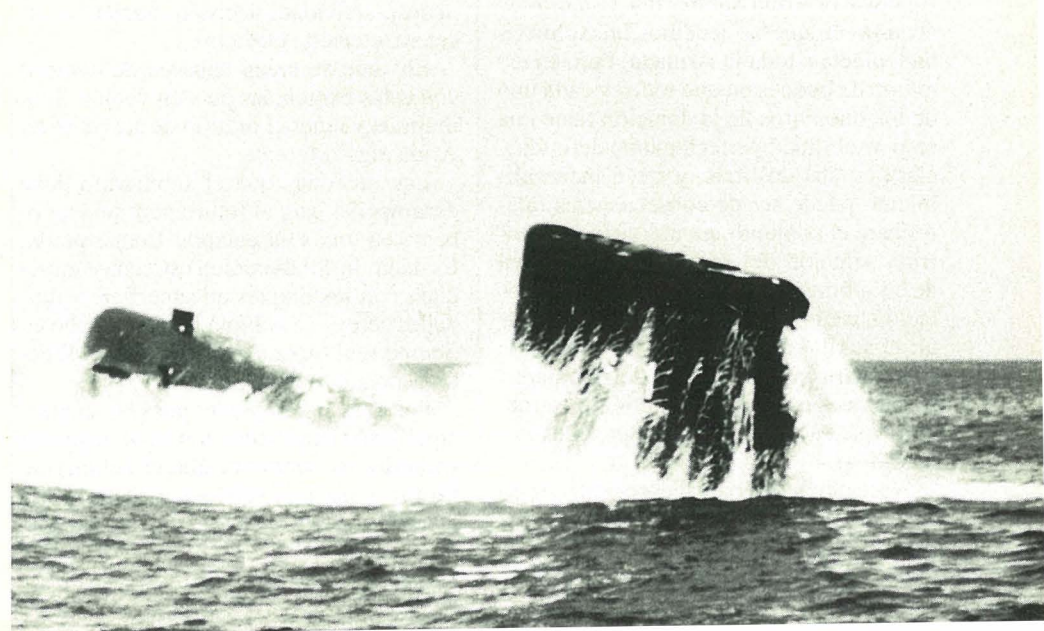
- Los ejercicios de oportunidad (PASSEX) con los submarinos de ataque (SSN) americanos destacados en el Mediterráneo.

- Los ejercicios nacionales, tanto para el adiestramiento de las unidades A/S como específicos de submarinos, levantamientos fotográficos, buque blanco de lanzamientos de armas submarinas, colaboración con la Unidad de Operaciones Especiales de Infantería de Marina y buceadores de combate, etc.

De todas estas actividades, las patrullas que se realizan en aguas de interés para España o para las Alianzas a las que pertenecemos, con duración de treinta días o superior, las podemos definir como la actividad más específica de los submarinos y la más importante para el Arma Submarina, y prueba de ello son las cada vez más frecuentes participaciones de los submarinos en operaciones de paz.

*Las responsabilidades del Comandante de la Flotilla.* Además de las que le corresponden como Mando tipo, cabe destacar las de SUBOPAETH (Submarine Operating Authority) y que básicamente consisten en:

- Ejercer el control operativo de los submarinos.
- Desplegarlos de acuerdo con los procedimientos normalizados de la OTAN.
- Evitar las interferencias con otras unidades nacionales y extranjeras.







- Mantener las interferencias con otras unidades nacionales y extranjeras.
- Controlar los ejercicios en los que intervengan los submarinos.
- Iniciar los procedimientos de rescate en caso de accidente submarino.
- Velar por la seguridad de los submarinos.
- Controlar las comunicaciones de la radiodifusión de submarinos.

La falta de personal es, sin duda, el problema más grave con que tiene que enfrentarse el Arma Submarina. Estamos de acuerdo en que no tenemos la exclusividad; afecta a toda la Armada. Pero en este tipo de buques en que todos y cada uno de los miembros de la dotación tiene una responsabilidad perfectamente definida y clara en sus destinos, y cuyo incumplimiento puede ser de consecuencias fatales para el conjunto, no nos sirve la socorrida solución del embarque provisional de un submarino a otro para completar dotación, e imposible, por supuesto, solicitar el auxilio a los buques del resto de la Flota para cumplimentar determinadas comisiones u operaciones, por muy atractivas que se presenten a los posibles voluntarios.

Necesitamos personal especializado en este tipo de buques. Necesitamos formar

un equipo perfectamente conjuntado, y que todos confiemos en todos. Somos reacios a solicitar el embarque provisional de cualquier miembro de la dotación de otros submarino, pero cuando las circunstancias así lo aconsejan, será bien recibido a bordo porque eso significará el compartir los trabajos y las horas de descanso con los miembros de la propia dotación y colaborará a que todos estén en perfectas condiciones para desempeñar sus cometidos a la perfección, pero no es menos cierto que hasta que ese extraño a la dotación no se haya acoplado con su nuevo equipo, por muy buenas referencias que traiga, la confianza en él será relativa.

Se dice que en el Arma Submarina se vive en espíritu de camaradería y compañerismo, y por lo expresado has-

ta ahora, esta afirmación puede fácilmente ser entendida, pero hay que añadir que esa camaradería y ese compañerismo forman un conjunto perfectamente armónico con la disciplina, la lealtad y la subordinación tan importantes o más en este tipo de buques.

Como una vez escribió un antiguo submarinista: «Si quieres pertenecer a esta familia, *solamente* se te exigirá: espíritu joven, agresividad, amor a la responsabilidad, imaginación, buen carácter, desinterés, alegría, confianza en ti mismo y en los demás, actividad, decisión, iniciativa, etcétera, etcétera, etcétera».

Los que se crean capaces de cumplir con estas exigencias pueden venir a Submarinos y tener el orgullo de servir en un Arma algo diferente.

Las misiones que el submarino debe desempeñar cara al futuro podrían englobarse en una sola palabra: *Cooperación*. Es decir, la colaboración estrecha e inmediata con los buques de superficie y unidades aéreas de la Flota llevada a cabo en tiempo real (operaciones de apoyo directo, asociado o de zona).

Por tanto, y sin perder por ello su principal y más importante forma de actuar en solitario, es necesario que el submarino futuro reúna una serie de características que afectan más bien al equipamiento que

a la estructura. Es decir, con independencia de que deban procurarse cascos cada vez más hidrodinámicos y plataformas más avanzadas, el énfasis principal habrá que ponerlo en conseguir:

- Sistemas de propulsión lo más independientes posible del aire, para obtener coeficientes de indiscreción muchos menores.
- Mayor velocidad, para poder cumplimentar las nuevas misiones.
- Sonares remolcados óptimos para ser usados por submarinos.
- Sistemas de comunicación por satélite.
- Periscopios optimizados, incluyendo sistemas optrónicos y de inteligencia.
- Torpedos filoguiados y misiles.

Hace ya bastante tiempo, el Estado Mayor de la Armada elaboró los requisitos operativos del submarino que en su día tendría que sustituir a los submarinos de la serie 60 y se convertiría en el submarino de la serie 80. Se formó un grupo de trabajo compuesto por personal de la Armada y de la Empresa Nacional Bazán y se terminaron los estudios de preavilidad con la colaboración de cuatro países, que deberían haber finalizado con la elección de un socio tecnológico, entre astilleros de Holanda, Alemania, Francia o el Reino Unido, con quien definir y desarrollar conjuntamente el proyecto.

Actualmente el Estado Mayor de la Armada ha dado una mayor prioridad a otros elementos de la Fuerza y el proyecto de los submarinos de la serie 80 no parece estar contemplado a corto plazo. Lo que sí está claro es que los requisitos operativos que se utilizaron para realizar el estudio de preavilidad del submarino serie 80, han quedado superados por el tiempo, la tecnología y los acontecimientos.

Nuestros queridos submarinos de la serie 60 están próximos a cumplir el ciclo de vida operativa para el que fueron construidos. La Armada necesita unidades submarinas y tenemos adquiridas unas obligaciones a nivel internacional que no podremos cubrir si no son relevados a corto plazo.

Si se quiere ser respetado hay que presentar siempre un currículum equilibrado, sin fisuras ni debilidades patentes. Y para que España sea respetada en la mar, necesitamos una tarjeta de visita adecuada, que incluye también un Arma Submarina bien adiestrada y mantenida, eficaz y ajustada a nuestras necesidades.

Siempre que se necesite llevar a cabo una Operación en Paz, Crisis o Guerra, en que la discreción prime sobre cualquier otra consideración, necesitaremos un submarino. ■





# FLOTILLA DE AERONAVES

La actual andadura de la Flotilla Aeronaval (FLOAN) comienza en 1954 con la llegada de los helicópteros Bell-47 G. A partir de entonces ha experimentado un considerable crecimiento en número de escuadrillas y, consecuentemente, misiones que realiza, llegando en el presente a contar con un total de 60 aeronaves y 718 miembros de dotación.

La misión de la FLOAN es «El adiestramiento de dotaciones y mantenimiento de las aeronaves que constituyen el Arma Aérea de la Armada, para proporcionar las unidades aéreas operativas a la Fuerza Naval y contribuir a su preparación y adiestramiento».

A continuación se describen las escuadrillas y unidades que la componen, apoyadas las primeras por un Segundo Escalón de Mantenimiento que realiza en su casi totalidad las revisiones y reparaciones que precisan las aeronaves más complejas, efectuando las que restan el «Cuarto Escalón», formado por empresas privadas nacionales y extranjeras.

## TERCERA ESCUADRILLA DE AERONAVES

La Tercera Escuadrilla de Helicópteros dispone actualmente de diez aparatos AB-212, fabricados por Construcciones Aeronáuticas Giovanni Augusta bajo licencia de la Bell Helicopter Company.

Es un helicóptero multipropósito con rotores principal y de cola bipalás, propulsado por dos turbinas PTGT-3. Está capacitado para vuelo visual e instrumental y es tripulado por dos pilotos. Con una longitud de 17,45 metros y una envergadura de 14,60 metros, tiene un peso que oscila entre 6.900 y 7.250 libras, pudiendo llegar a un máximo de 11.200 libras al despegue. Su velocidad máxima es 130 nudos y su techo operativo 10.000 pies.

Como misiones principales se pueden destacar transporte y guerra anfibia, SAR, observación y vigilancia, misiones de ataque y VERTREP.

La Tercera Escuadrilla de Aeronaves fue constituida en el año 1965 con cuatro helicópteros Augusta Bell 204 antisubmarinos monoturbina, siendo su distintivo de llamada Bravo.

En el año 1974 la Tercera Escuadrilla fue ampliada y modernizada con los nue-



vos Augusta Bell 212 biturbina, lo cual la capacitaba para efectuar diferentes tipos de misiones tanto en tierra como en el mar, siendo su distintivo de llamada «Gato».

Del 20 al 24 de marzo de 1982 se participa en misiones SAR en las inundaciones del Levante español, efectuándose un total de 40 búsquedas y salvamentos que hay que sumar a las numerosas misiones de este tipo efectuadas en años precedentes.

En el verano de 1987 se participa en la lucha contra incendios con el ICONA con helicópteros con base en Málaga y Rota. En noviembre de este mismo año comienza el embarque como dotación de personal de Infantería de Marina.

El 14 de junio de 1988 toma el Mando de la Tercera Escuadrilla el primer Comandante del Cuerpo de Infantería de Marina. En julio de este mismo año embarca la primera UNAEMB (Unidad Aérea Embarcada) en el portaaeronaves «Príncipe de Asturias», participando asimismo esta Escuadrilla en los ejercicios nacionales ADELFIEX, ANFIEX, MAR CADIZ, FIREX, FLOTA, PACEX, GANEX y ALFEX, y en los internacionales MEDATEX y PACEX hispano-francés.

El 11 de septiembre de 1989 la Tercera Escuadrilla realiza la toma 2.000 en el PDA «Príncipe de Asturias».

En los veranos 1990/91 colabora en la lucha contra incendios con el ICONA en Santiago de Compostela.

El 23 de febrero de 1992 la Escuadrilla cumple las 50.000 horas de vuelo, colabora con la Expo-92 y con los Juegos Olímpicos de Barcelona a bordo del TA «Aragón».

## CUARTA ESCUADRILLA DE AERONAVES

La Cuarta Escuadrilla se constituye como consecuencia de la incorporación a la Armada de cuatro avionetas Piper Comanche el 21 de octubre de 1964. Por conflictos de competencias con el Ejército del Aire no se permite su vuelo hasta 1976. A finales de 1982 se incorporan dos aviones Cessna Citation II (C-550), y en julio de 1989 un tercero. Entre los años 1989 y 1992 causan baja las cuatro avionetas Piper Comanche.

Las características generales del C-550 son las siguientes:

- Dimensiones: longitud, 14 metros; envergadura, 15,5 metros.
- Peso máximo al despegue: 13.300 libras.
- Carga útil máxima: 7 pasajeros/3.200 libras.
- Velocidades: máxima, 382 nudos; crucero, 350 nudos.

- Techo: 43.000 pies.
- Autonomía: Sin carga, 1.800 millas; con carga máxima, 600 millas.

Se puede instalar en dos de estos aviones un equipo fotográfico para misiones de vigilancia diurna y otro de visión por infrarrojos para uso en ejercicios de reconocimiento nocturno.

La plantilla está compuesta por un Capitán de Corbeta (AvP), Jefe de la Escuadrilla, nueve Oficiales (AvP), pilotos, dos Oficiales y diez Suboficiales de mantenimiento, un Suboficial de administración, seis Cabos de mantenimiento, uno de administración y siete marineros de reemplazo.

La gran versatilidad de la aeronave, su elevada disponibilidad y la excelente relación coste/eficacia hacen que las misiones que realiza esta escuadrilla sean muy variadas. Entre ellas podemos citar las siguientes:

- Vigilancia marítima del saco de Cádiz, Estrecho y mar de Alborán.

- Colaboraciones con unidades de la Armada en ejercicios y pruebas.
- Transporte de personal y material en apoyo de unidades navales destacadas tanto en territorio nacional como en el extranjero.
- Transporte de autoridades militares, aunque en varias ocasiones, se ha trasladado a autoridades civiles.
- Evacuaciones médicas, para las que se dispone de camillas adecuadas.
- Fotografía del terreno para misiones de reconocimiento.

Esta Escuadrilla ha realizado desde su creación más de 23.000 horas de vuelo, realizándose en el presente unas 1.500 anuales.

## QUINTA ESCUADRILLA DE AERONAVES

La Quinta Escuadrilla se constituye en 1966 y dispone en la actualidad de doce he-





licópteros Sikorsky SH-3D, Sea King, de los que nueve son antisubmarinos y tres de «alerta temprana».

El «Sea King» es un helicóptero todo tiempo capaz de volar sobre el mar a una velocidad de 100 nudos y con una autonomía máxima de cinco horas.

Esta Escuadrilla opera tanto desde tierra como embarcada en el portaaviones «Príncipe de Asturias».

Por su versatilidad y especial diseño es el helicóptero naval por excelencia, lo que lo hace, hoy por hoy, imprescindible en el ámbito de la Fuerza Naval.

La misión fundamental de los helicópteros en versión ASW es la detección, localización, seguimiento y ataque a submarinos enemigos. Para ello disponen del sonar calable AQS-18 (V) como elemento fundamental para la detección, del navegador táctico NAT-5 como sistema de combate capaz de generar soluciones de lanzamiento y de un sistema de armas para cuatro torpedos antisubmarinos MK-44/46.

Para poder realizar este tipo de misiones durante la noche el helicóptero dispone de

un sofisticado sistema de estabilización que le permite alcanzar, desde la posición de vuelo de traslación, la de vuelo estacionario a 15 metros sobre el mar y mantenerlo; desde esta posición arriará el sonar a la profundidad requerida para una mejor detección, que podrá ser de hasta 500 metros.

La segunda misión en orden de importancia que realizan estos helicópteros es la de búsqueda y salvamento, habiendo salvado la Escuadrilla más de 200 vidas en la mar, durante su existencia.

En la actualidad se le están asignando misiones de transporte de tropas y de evacuación.

La principal misión de los helicópteros versión AEW es la guerra antiaérea y gracias al radar Searchwater que montan son capaces de detectar aeronaves y misiles a baja cota y a larga distancia, y de controlar los aviones propios para lograr la intercepción de las aeronaves enemigas.

La otra misión fundamental de estos helicópteros AEW es la guerra de superficie, siendo capaces de detectar blancos de superficie hasta una distancia de 200 millas.

Para conseguir clasificar los blancos dispone de un modo de funcionamiento que permite obtener la silueta del blanco seleccionado.

Los helicópteros de esta Escuadrilla han sido sometidos en los últimos años a un importante proceso de modernización que les permitirá seguir siendo una unidad de primera línea hasta bien entrado el siglo XXI.

## SEXTA ESCUADRILLA DE AERONAVES

La Sexta Escuadrilla cuenta hoy con un total de 10 unidades del H/C modelo Hughes 500 cuyo distintivo de llamada es el de «Argo». Los dos primeros provienen de un lote de cinco unidades, como parte de la ayuda americana en materia de armamento a la Armada española en 1972, llegando el resto en años sucesivos hasta 1977 en que lo hizo el Argo 15.

Actualmente cuenta la Escuadrilla con más de 45.000 horas de vuelo y con pilotos en cuyo historial pueden leerse más de 5.000 horas.

Las posibilidades de este helicóptero y, por tanto, de la Escuadrilla en general son múltiples. Básicamente está dedicado a la enseñanza y selección de futuros pilotos tanto de ala fija como rotatoria, pero las funciones que desempeña, al margen de las ya mencionadas, son muy variadas:

– *Lucha antisubmarina:* Embarcado en buques con plataforma y bajo control positivo por parte del barco, es capaz de lanzar torpedos tanto de la clase MK-44 como MK-46. Debido al diseño de su estructura es idóneo para este fin, por lo que es usado en los «Lantor» para la búsqueda y localización de torpedos, vuelo fotográfico, etc.

– *Control de tráfico marítimo:* En un radio de 30 millas alrededor de cualquier buque dotado con plataforma de toma.

– *Alineación radar de los sistemas de tiro de los buques.*

– *VERTREP:* Pasos ligeros.

– *Evacuación de heridos:* Dispone de una litera con dos camillas capaz de evacuar a dos heridos y un médico.

– *Transporte de personal:* Dispone de asiento para dos pilotos y dos pasajeros, pudiendo ser transportados tres pasajeros.

– *Equipo ACAF:* Usado en la actualidad para la conducción táctica de aviones de ataque sobre cualquier objetivo.

– *Grúa:* Arría e iza pesos de hasta 300 libras.

– *Eslinga de carga exterior:* Capaz de cargar pesos de hasta 450 libras.

– *Toma en el agua con flotadores.*

– *Láser:* Capaz de montar un equipo portátil de estas características para el guiado de bombas lanzadas por otra aeronave.







La autonomía es de 2 h. 30 m. y el período operativo diario de la Escuadrilla es de orto a ocaso, no estando facultado para vuelos nocturnos o sin visibilidad.

La velocidad máxima a nivel del mar es de 130 nudos, teniendo su techo de vuelo en 10.000 pies y en 20.000 con mascarilla de oxígeno.

Por la versatilidad de esta aeronave, el relativo bajo coste de su hora de vuelo, la facilidad para encontrar repuestos y el hecho de ser el único helicóptero dedicado a la enseñanza que posee la Armada, no parece existir motivo alguno que induzca a pensar que su futuro próximo pueda quedar hipotecado.

## OCTAVA ESCUADRILLA DE AERONAVES

La Octava Escuadrilla fue formada el 4 de septiembre de 1976 con una dotación inicial de siete aviones Harrier, cinco de un solo piloto (AV-8S) y dos dobles (TAV-8S) para adiestramiento. El Harrier es un avión táctico de combate construido por la Hawker Siddeley (posteriormente absorbida por British Aerospace), transónico, de una sola turbina Rolls-Royce de flujo axial turbofan, con cuatro toberas de exhausta-

ción que pueden ser variadas de posición a voluntad por el piloto y que le da sus peculiares características VSTOL (Vertical and Short Take-Off and Landing); es decir, despegue y toma vertical y corta. En la terminología de la OTAN a los Harrier españoles se les ha conocido siempre como «Matador» y en la actualidad la Armada es la única operadora del primer modelo de Harrier.

La creación de la Octava provocó el cambio de denominación de la Flotilla de Helicópteros por Flotilla de Aeronaves y del Portahelicópteros «Dédalo» (PH-01) por Portaeronaes (PA-01).

Los siete aviones fueron fabricados por British Aerospace y ensamblados por McDonnell Douglas en la base aérea de Whiteman, en el estado de Missouri, donde estuvo basado el núcleo inicial de la Escuadrilla hasta su embarque en el «Dédalo» el día 26 de octubre de 1976, en aguas de Mayport (EE.UU.). A finales 1980 se incorporaron otros cinco aparatos, todos ellos AV-8S, que volaron directamente a Rota desde Dunsfold (Inglaterra), lugar de fabricación de los aparatos por British Aerospace.

Todos los pilotos de esta Escuadrilla realizan su adiestramiento inicial en EE.UU. y su adaptación al «Matador» en Rota. Excepto los tres primeros grupos,

que eran experimentados pilotos de helicópteros, los demás Oficiales de la Armada que escogen esta especialidad no tienen experiencia previa en vuelo.

La misión principal de la Escuadrilla es la defensa de la fuerza naval como interceptores, además del reconocimiento armado y el ataque al suelo. Para estas misiones va equipado con dos misiles AIM-9 Sidewinder, dos cañones con 120 disparos de 30 mm., cinco estaciones para bombas de 250 y 500 kg. y lanzadores de cuatro cohetes de cinco pulgadas, además de una cámara de 70 mm. para fotografías.

Desde su incorporación a la Armada, en 1976, participa en todos los ejercicios desarrollados por el Grupo ALFA de la Flota, y en este sentido marcó un hito al ser la primera Escuadrilla del mundo equipada con aviones de despegue vertical embarcada en portaeronaes o portaaviones, el «Dédalo» en nuestro caso, antes, incluso, que la Royal Navy y los U.S. Marines.

La Escuadrilla ha realizado intercambios y destacamentos a casi todas las bases del Ejército del Aire y a algunas de Inglaterra, Francia, Alemania e Italia.

En el verano de 1988 la Escuadrilla se desplazó a Inglaterra para adiestrarse en los despegues por rampa (*ski jump*), similar a la del portaaviones «Príncipe de Asturias» (R-11), realizando la primera toma



a bordo de éste el día 20 de julio en aguas de la bahía de Cádiz y calificándose el resto de la Escuadrilla el 18 de agosto.

El 12 de junio de 1989 los aviones de la Octava realizaron su último despegue en *cruzado mágico* desde el viejo «Dédalo», cerrando una página de la historia del Arma Aérea.

En la actualidad el personal de la Octava afronta un nuevo reto: el adiestramiento de pilotos y personal de mantenimiento de la Marina tailandesa tras la reciente adquisición de los aparatos de la Escuadrilla con objeto de formar parte del grupo aéreo del portaaviones que para la Marina tailandesa se construye actualmente en el astillero de Ferrol de la Empresa Nacional Bazán.

## NOVENA ESCUADRILLA DE AERONAVES

El día 29 de septiembre de 1987 se crea la Novena Escuadrilla, incorporándose a Rota, procedentes de St. Luis (USA), las tres primeras unidades el día 6 de octubre de 1987. Posteriormente se reciben nueve aviones más.

En la actualidad la Escuadrilla cuenta con diez aparatos, ya que dos de ellos se

perdieron en sendos accidentes; el primero de ellos el día 5 de diciembre de 1989, que desaparece mientras realizaba un Vuelo de Navegación Zaragoza/Rota, y el segundo, el día 26 de noviembre de 1993.

La actividad de esta Escuadrilla no se limita al adiestramiento en Rota, sino que ha realizado intercambios con Marinas de otros países, operando tanto desde la mar: ITS «G. Garibaldi», HMS «ARK Royal», USS «América», USS «Saipan»..., como desde tierra: Valkenburg (Holanda), Hyesres (Francia)..., siendo también frecuentes los destacamentos a Bases del Ejército del Aire: Gando, Zaragoza, Albacete, Valencia, al objeto de participar en ejercicios Interejércitos.

La misión fundamental de la Escuadrilla es el apoyo al Grupo de Combate, operando desde el P/A. «Príncipe de Asturias». Dada la polivalencia del Harrier II, las misiones realizadas son muy diversas: defensa aérea de la Flota, reconocimientos, apoyo cercano a tropas terrestres, ataques a objetivos terrestres detrás de las líneas enemigas...

Tan variado como las misiones es el armamento que acepta el Harrier II: misiles A/A Sidewinder, cañón 25 m/m, cohetes 5" ZUNI, bombas polivalentes, dispensadores de multibombas, bombas incendiarias, bombas de guiado láser, etc.

Mirando hacia el futuro, las perspectivas de la Novena Escuadrilla son de grandes cambios; durante 1996 y 1997 se espera la incorporación de ocho aparatos más, que corresponden al modelo AV-83 Plus, lo que supondrá un gran paso en nuestra Aviación Naval, pues será el primer avión con radar y capacidad de combate todo tiempo, además de las mejoras de armamento, como son la incorporación de los misiles «Maveric», «Ammram» o «Harpoon».

## DECIMA ESCUADRILLA DE AERONAVES

La Décima Escuadrilla de Aeronaves fue creada en 1988. Recibió sus seis helicópteros el 23 de diciembre de 1989.

Los helicópteros, SH-60 «Sea Hawk», están fabricados por Sikorsky, aunque el sistema LAMPS MK-III ha sido desarrollado por IBM.

Están diseñados para operar en condiciones meteorológicas adversas, tanto de día como de noche, pudiendo tomar a bordo con ángulos de balance y cabezada grandes gracias al sistema RAST (Recovery Assist, Secure and Traverse System).





El SH-60 es muy versátil y está capacitado para llevar a cabo las siguientes misiones:

*Primarias:* ASW, ASST.

*Secundarias:* VERTREP, SAR, MEDEVAC, Rele de Comunicaciones (COMREL), Observación de Fuego Naval (NGFS).

Dispone de dos turbinas GE T-700-401 que proporcionan, aproximadamente, 1.500 CV. cada una. Tiene un peso máximo al despegue de 21.700 libras y puede operar hasta un techo máximo de 13.000 pies. Su velocidad máxima es de 180 nudos y la de crucero 130 nudos. La velocidad de mínimo consumo es de 67 nudos.

La autonomía es muy variable y dependerá del peso del helicóptero, de su velocidad, altura y temperatura exterior. Se puede considerar como término medio una autonomía de 3,5 horas.

El helicóptero puede volar hasta veinticuatro horas seguidas siempre que no se desembrague, a base de rellenos en caliente y relevos de dotación.

Esta equipado con un sistema antihielo en las palas principales y las de cola, así como en las admisiones de las turbinas, lo que le permite operar en condiciones de congelamiento ligeras.

El helicóptero está equipado con un gancho baricéntrico con el que puede transportar hasta un máximo de 6.000 libras.

También tiene una grúa en estribor que puede izar un peso máximo de 600 libras y que utiliza en operaciones de VERTREP, así como en las de SAR.

La dotación está formada por un piloto; el ATO, que es también piloto, y el operador de Sensores. Tiene además capacidad para dos pasajeros.

Embarcan en las fragatas clase «Santa María» como Sistema de Armas integrado de ellas, y juntos forman el sistema LAMPS MK-III. Las fragatas disponen de todo lo necesario para poder llevar a bordo dos SH-60.

Como se ha dicho, el sistema LAMPS MK-III tiene asignadas como misiones primarias la lucha antisubmarina y la de superficie.

Para la lucha antisubmarina el SH-60B dispone de un lanzador de sonoboyas neumático en su parte de babor con capacidad para 25, con las que puede realizar redetección, seguimiento, ataque y reataque tanto en pasivo como en activo. También dispone de MAD. Tiene capacidad para cargar dos torpedos MK-46.

Para la lucha de superficie dispone del radar de navegación AN/APS-124, ESM e interrogador de IFF.

El SH-60B está preparado para montar el misil aire-superficie «Penguin».

El sistema más característico de comunicaciones del sistema LAMPS es el DATA/LINK, que proporciona comuni-



caciones e intercambio de información táctica cifrada entre el helicóptero y el buque a través de sus respectivos ordenadores. Estas comunicaciones son muy direccionales y difícilmente detectadas y perturbadas.

Gracias el DATA LINK el buque puede disponer de toda la información del helicóptero en tiempo real, así como manejar todos sus sensores, siendo la acción física de lanzar un torpedo la única que no se puede realizar desde el barco.

La Décima Escuadrilla participa activamente en todas aquellas misiones en las que actúa la 41 Escuadrilla de Escoltas, habiendo tomado parte en el conflicto del Golfo Pérsico y en el de los Balcanes.

## GAE/SIMULACION

En enero del 1989 se crea la figura del Coordinador del GAE, CF. (AVP), encuadrado orgánicamente en la Flotilla de Aeronaves, al que se le asigna las responsabi-

lidades de coordinación del adiestramiento básico de las unidades de la FLOAN y adiestramiento operativo de las UNAS-EMB's del «Príncipe de Asturias». En marzo de 1992 se crea un núcleo de controladores de interceptación (en la actualidad Controladores Tácticos de Aviones en la Mar), que se integró en el GAE a efectos orgánicos.

La puesta en marcha en la Flotilla de distintos simuladores (de aviones AV-8b, de controladores y de helicópteros SH-60B), condujo a la creación de una sección que agrupará todos estos sistemas bajo la Jefatura de un Oficial Superior.

En agosto de este año se completa la última fase del edificio de la Sección de Simulación/GAE y en la actualidad se ultima la preparación de oficinas y despachos mientras la empresa CESELSA finaliza la instalación del simulador del SH-60B (LAMPS).

En la actualidad, por tanto, el destino GAE/Simulación abarca distintas actividades; por un lado, el Coordinador del GAE lleva a cabo sus labores de coordinación con el Grupo ALFA de la Flota, y se con-





vierte en JUNAEMB (Jefe de la Unidad Aérea Embarcada) cuando el «Príncipe de Asturias» sale a la mar para operaciones o ejercicios.

Por otro lado, el Grupo de Controladores, que en la actualidad cuenta con Oficiales Controladores de Helicópteros en la Mar (CHM), proporciona este personal a las unidades que lo necesitan y colabora con la EDAN en la formación y adiestramiento de los nuevos controladores tanto en las fases teóricas como en el manejo del Simulador de Control.

Por último, el Simulador del AV-8B, ya a pleno rendimiento, proporciona adiestramiento avanzado a los pilotos, con un significativo ahorro de horas de vuelo. A partir de enero del 1996 el Simulador del SH-60B servirá de igual manera de apoyo a las dotaciones de la 10ª Escuadrilla.

Es de notar que la continua evolución del área de simulación hace estar en espera de una tercera fase del Simulador que, mediante la conexión del Simulador de Control con el del AV-8B, permita un elevado grado de realismo en los ejercicios

que redunde en una gran compenetración del equipo controlador-piloto.

### ESCUELA DE DOTACIONES AERONAVALES (EDAN)

La Escuela de Dotaciones Aeronavales, es el Centro de Enseñanza de la Armada encargado de la Formación de Pilotos, Dotaciones de Vuelo, Personal de Mantenimiento, Controladores y, en general, de todo el personal que participa en actividades de manejo u operación de aeronaves.

Depende en su labor docente de la Dirección de Enseñanza Naval de la Armada.

Está integrada en la Flotilla de Aeronaves y el Comandante-Director es el propio Comandante de la Flotilla.

No dispone de servicios propios, dependiendo en este sentido de la estructura y servicios de la Flotilla de Aeronaves y de la B.N. de Rota.

Mantiene una estrecha relación con el Estado Mayor de la Flota para dotar a las

unidades de superficie de personal capacitado y adiestrado para el manejo y operación de aeronaves; tal es el caso de los Controladores de Aviones y Helicópteros en la Mar, Directores de Vuelo, Dotaciones RIB y Controladores de Torre para Oficiales de buques con capacidad aérea, etc.

En el edificio anexo a la Escuela se dispone de tres simuladores: uno de Control Aéreo, para la formación de Controladores; otro Operacional Táctico y de Vuelo del avión de la Novena Escuadrilla AV-8B, y está en su fase final de montaje uno Opcional Táctico y de Vuelo para el helicóptero de la Décima Escuadrilla SH-60B.

El edificio dispone de ocho aulas, laboratorio de idiomas, gabinete de Psicología, sala de proyecciones, un pequeño gabinete de delineación e impresión de textos, biblioteca y salón de actos.

Los cursos que se imparten en esta Escuela abarcan:

- Selección inicial de pilotos y dotaciones de vuelo.
  - Formación naval de pilotos de helicópteros.
  - Control de la formación de los pilotos que obtienen la titulación en las Escuelas del Ejército del Aire español y centros de otros países.
  - Formación de Oficiales, Suboficiales y Cabos de mantenimiento.
  - Formación de Oficiales Controladores Tácticos de aviones en la mar, para dotar a los buques y a los helicópteros SH-3D de la Quinta Escuadrilla dotados de radar Search Water.
  - Control de la formación de Oficiales Taco-Navegantes, para dotar a los aviones de patrulla marítima del Ejército del Aire.
  - Formación de Oficiales, Suboficiales y Cabos de aprovisionamiento de aeronaves.
  - Seguridad en vuelo para Comandantes de buques.
  - Formación de nadadores de rescate para dotaciones de helicópteros SAR.
  - Formación de operadores de sensores de aeronaves en sus ramas de: Radar/Sonar/Guerra electrónica.
  - Formación de Contraladores de Aeronaves A/S, para dotar al GAE y a los buques.
  - Adiestramiento de dotaciones de buques con capacidad aérea.
  - Manejo de aeronaves para marineros que posteriormente, forman parte de dotaciones de portaaviones buques con plataforma aérea, flotilla de aeronaves y helipuerto.
  - Cursos de inglés para distintos niveles de conocimiento.
  - Adiestramiento de dotaciones RIB y supervivencia en la mar para dotaciones de vuelo.
- Todos los cursos se imparten con el apoyo constante de profesores nombrados entre personal de escuadrillas, Segundo Escalón de Mantenimiento y Aeródromo de la Base Naval de Rota. ■



# 21.<sup>a</sup> ESCUADRILLA DE ESCOLTAS





**L**OS años no pasan sin dejar su huella. La siempre joven 21.<sup>a</sup> Escuadrilla de Escoltas ya no lo es tanto. Lejos en el tiempo comienza a quedar el principio de los ochenta, donde se producen las incorporaciones a la 21.<sup>a</sup> Escuadrilla de Destruyores que dio paso en 1983 a la actual 21.<sup>a</sup> Escuadrilla de Escoltas. Estamos, por tanto, a media vida. La experiencia acumulada en todos estos años con una actividad sostenida que supera la media de cien días de mar/año por buque no es nada despreciable. La polivalencia intrínseca a sus características ha hecho que las actividades se adapten a las necesidades que impone la cambiante situación internacional. No es de extrañar por ello que haya sido su capacidad de adaptación a diferentes cometidos notable, y por decirlo coloquialmente, sea el perejil de casi todas las salsas. Así aparecen desde los Grupos Aeronavales –vocación oceánica– hasta la crisis del Golfo y los últimos «Alberguex» que nos conducen a las «Brown Waters».

Lo cierto es que el afán de los hombres que han formado parte de la Escuadrilla ha sido siempre el mismo y no es otro que procurar estar siempre en primera fila allí donde se hacía más evidente el interés profesional. La vocación



## Una escuadrilla a media vida



de la 21.<sup>a</sup> Escuadrilla en el ámbito de la Flota ha sido la de constituir una agrupación fresca, joven y que sueña con no llegar nunca a la madurez y mantener la ilusión de sólo intuir el relevo más allá del horizonte (OTH).

Para conseguir esa imagen de frescura y juventud es factor fundamental el personal. En este orden, los Comandantes de los buques –Capitanes de Corbeta– están en ese estado de gracia que supone el encontrarse a media vida profesional. Están maduros, tienen experiencia, su empuje esta incólume y responden con celeridad al primer estímulo. No están solos en la tarea. Cuentan con sus Segundos Comandantes, Capitanes de Corbeta en un primer tiempo de permanencia en el empleo, que contemplan ante sí el período en que tantas cosas cambian y se abren y definen expectativas; con los Oficiales, que tienen la oportunidad de asumir desde un primer momento responsabilidades; con los Suboficiales, hoy en pleno proceso de relevo generacional –se van los de Quilla–, la media de edad baja de una manera drástica y ello trae consigo nuevas generaciones, nuevas sensibilidades, mejor preparación y mayores inquietudes, con lo que todo ello supone de impulso de actividades. Es aquí el





momento de mostrar el agradecimiento a ese conjunto de Cabos Primeros (V), hoy en proceso de extinción, que han servido de puente a una nueva concepción del personal de tropa profesional. Depositarios de una gran experiencia, han sabido granjearse el reconocimiento de todos por su disponibilidad. La nueva tropa profesional cumpliendo sus primeros ciclos y que, sabiéndose solución de futuro, está logrando espacio con mayor responsabilidad y autonomía. Por último, una marinería de reemplazo que responde a lo variopinto de la sociedad civil, con índices culturales incomparables con tiempos anteriores y con la conciencia de que viven tiempos difíciles.

Con estos mimbres, la 21.<sup>a</sup> Escuadrilla podría responder a un modelo general, pero no es ese nuestro sentir. Creemos que nos merecemos una «denominación de origen». Tenemos alguna peculiaridad que nos hace diferentes. La competitividad es una de ellas. Existe y se cultiva internamente en la Escuadrilla pero se matiza de puertas afuera. Pue-

de que esta matización venga de la inveterada y buena costumbre del considerar en los planeamientos que la Unidad de Corbetas es el «par». Ello hace que el espíritu de equipo se vea acrecentado por el apoyo mutuo y es un hecho que desde fuera de la Escuadrilla un observador avisado lo notará enseguida.

Otra característica que tenemos es lo enraizado que está en todos y cada uno de los profesionales la importancia de su quehacer a bordo. El contar con plantillas reducidas obliga a tener la carga de trabajo muy distribuida. Pero, además, aunque los buques tienen un corto desplazamiento comparado con otras escoltas, tienen un nivel de equipamiento en armas, en particular, que hace que el esfuerzo personal sea importante. No se cultiva el ser indispensable, pero todos sabemos que el trabajo que uno no hace va a incidir en los demás. Somos «habas contadas», pero bien contadas.

Un factor geográfico nos ha dado la oportunidad de ser grandes colaboradores. No hay torpedo que se precie que no

llame a colaborar a un buque de la 21.<sup>a</sup> Escuadrilla. Ello nos permite mantener el contacto no sólo con la Flotilla de Submarinos, sino con la Flotilla de Aeronaves, el Ala 21 y los buques de la Zona Marítima del Mediterráneo. Este tipo de actividad nos abre la puerta a las salidas cortas, que producen un alto rendimiento en el mantenimiento del adiestramiento, al tomar ventaja de dos hechos significativos: las zonas permanentes de ejercicios están a una hora de la salida del puerto, lo que elimina los tiempos muertos, y el gozar de una climatología que garantiza la realización de cualquier tipo de ejercicios a lo largo de todo el año.

Nuestra colaboración no termina ahí, sino que desde hace años tenemos la oportunidad de efectuar el viaje de fin de curso de los alumnos del Cuerpo General de la ENM. Es un hito en el quehacer de la Escuadrilla que imprime un código de conducta especial en las dotaciones. Algo se nota en el barco cuando se convive con los Caballeros Alumnos. Sea el reflejo de su comportamiento dia-







rio, sea su saber estar en cualquier situación y su integración en todas y cada una de las actividades, lo cierto es que el resultado a nivel interno es altamente satisfactorio en cuanto a termómetro de moral colectiva.

Cuando antes citaba la media de días de mar dejé en el tintero el tema de describir al menos someramente las actividades que más nos atraen y entusiasman. El ser pioneros siempre nos ha motivado. La crisis del Golfo nos llevó a un momento en el que estos barcos se encontraron en la cresta de la ola. Cuando pasamos al seno pronto apareció el BOST. Fue un reto y se tradujo en un nuevo estilo de hacer las cosas. Apareció la CEVACO y nos cogió alertados. Fuimos brillantes, al menos al principio, y tratamos de seguir siéndolo, pero somos conscientes de nuestras limitaciones. El no contar con LINK-11 —una espina tecnológica clavada en nuestro sistema de combate— nos ha impedido participar en el dispositivo de embargo en el Adriático. Quitarnos la espina es

una obligación y estamos en ello. Tratamos de ayudar al entusiasta grupo del programa TRITAN-IV y si logramos salir del túnel en un próximo futuro veremos a ver quién nos para.

En los afanes de mantener elevados grados anuales de actividad juega un papel importante la economía. Las Corbetas son barcos de poco consumo. La conducción de la planta propulsora, atendiendo siempre a los requerimientos operativos, permite mantener la configuración más apropiada y reducir el consumo. No se nos escapa aquí el saber que la velocidad máxima obtenida es la que corresponde a la potencia instalada y la edad de los buques, lo cual nos lleva a concluir que tenemos, en ese ámbito, conciencia de nuestros límites.

Adentrándonos en lo que al sostenimiento se refiere, tenemos que decir que somos una Escuadrilla más. Nuestro Arsenal de apoyo conoce muy bien los barcos y almacena una «solera» de soluciones a nuestros problemas que nos sirve de ayuda siempre que requerimos su

servicio. Pasamos los mismos apuros que cualquier otro: la compresión del tiempo al término de los períodos de inmovilización programados, las demoras en ese pedido que casi había llegado ayer y lo siempre escaso de los recursos a disposición de los buques para pinturas y pertrechos, pero conseguimos salir adelante con la colaboración activa de nuestro Arsenal, sin la cual no lograríamos lo que somos.

Como conclusión, cabe decir que la 21.<sup>a</sup> Escuadrilla de Escoltas, las Corbetas, variopinta en cuanto a cometidos desde Salones Náuticos a ejercicios «Alberguex», desde viaje de ENM hasta ejercicios multinacionales, sabe mantener el espíritu de Escuadrilla joven e ilusionante, en donde la sana competencia se convierte en factor de sinergia a la hora de mantener el bien ganado prestigio allí donde el Mando hace que las Corbetas estén presentes. ■

**El Comandante de la 21.<sup>a</sup>  
Escuadrilla de Escoltas**



# CORBETA «DIANA»



**N**O es mi intención, ni mucho menos, al escribir estas líneas, descubrir nada nuevo ni marcar ningún hito en los relatos que han narrado todos aquellos que, como yo, han tenido la suerte de poder mandar un buque de la Armada.

Tan sólo deseo exponer mis impresiones acerca de cómo se vive la responsabilidad de ser Comandante de un buque de cierta envergadura, en lo referente a sus dimensiones y de cierta importancia táctica, desde el punto de vista de la operatividad. Por tanto, haré un recorrido cronológico del tiempo que llevo como Comandante de la Corbeta «Diana» y señalaré aquellos hechos que, en mi opinión, merecen ser destacados por haber tenido alguna relevancia.

Tomé el mando de la Corbeta «Diana» el día 15 de marzo de 1994 en Cartagena. Venía yo de ejercer como Segundo Comandante de la Fragata «Andalucía» y era la primera vez que iba a embarcar en una Corbeta, ya que a lo largo de mis casi veinticinco años en la Armada había estado destinado en diversos tipos de buques pero nunca en una Corbeta tipo «Descubierta», y ahora había querido el destino que me hubiese sido asignado el mando de uno de estos buques. La leve inquietud que esto me producía era de sobra superada por la ilusión y satisfacción de saber que iba a ejercer, quizá, uno de los mandos más atractivos que la Armada puede ofrecer en la actualidad a un Capitán de Corbeta.

Apenas cuarenta y ocho horas después de tomar posesión como Comandante de mi buque, comenzamos unos ejercicios de adiestramiento de la «21 Escuadrilla de Escoltas», en el transcurso de los cuales estuvimos durante algo más de dos días en el puerto de Málaga. Era justo la semana anterior a la Semana Santa y allí fuimos agasajados por la Congregación de Mena, cofradía que venera al Santísimo Cristo de la Buena

Muerte y a Nuestra Señora de la Soledad, ya de antiguo muy relacionada con la Armada y a la que debo agradecer el excelente trato que recibimos. Tras partir de Málaga, permanecemos en la mar varios días realizando todo tipo de ejercicios, marinos, antiaéreos, antisubmarinos, antisuperficie, etcétera; es decir, todo lo que habitualmente unas maniobras de escuadrilla llevan consigo.

Después de un paréntesis de algunos días aprovisionándonos y preparándonos en nuestra base de Cartagena, el 1 de mayo de 1994 nos hicimos a la mar rumbo a Italia para participar en los ejercicios «Dynamic Impact» junto con buques de otras naciones de la OTAN; estos ejercicios se realizaron fundamentalmente en aguas cercanas a Cerdeña, excepto en su última fase, que se efectuó en las aguas comprendidas entre Cerdeña y el Archipiélago Balear. Antes de comenzar los ejercicios estuvimos dos días en Cagliari, donde asistimos a la reunión preoperativa. Era la primera vez que yo participaba, como Comandante, en un ejercicio con buques de otros países y resultó muy interesante.

El 19 de mayo regresamos a nuestra base, y después de algunos ejercicios de menor importancia, el 8 de junio salimos rumbo a Marín en unión de las Corbetas «Descubierta» y «Vencedora» para embarcar a los alumnos de la E. N. M. y realizar el viaje de fin de curso. Esto supuso nuevamente para mí una excitante experiencia, pues el último viaje de este tipo lo había realizado yo veinte años antes, en 1974, siendo aún alumno, y ahora iba a vivirlo de nuevo pero desde una posición muy distinta, pues ahora yo era, no un «Caballero» más, sino el Comandante de uno de los buques participantes. Durante este viaje visitamos los puertos de Rota, Cartagena, Barcelona, Palma de Mallorca, Valencia, Mahón, Melilla y regreso a Marín.



Realizamos también numerosos ejercicios para aprendizaje de los alumnos y adiestramiento de la dotación. El tiempo fue normalmente bueno, como correspondía a la época del año.

El 10 de julio finalizó el viaje y tras desembarcar a los alumnos en Marín, el 12 del mismo mes estábamos de regreso en Cartagena, donde comenzamos los turnos reglamentarios de la licencia de verano.

En el mes de septiembre entramos en un período de obras que se prolongaría hasta los primeros días de enero de 1995, y durante este período, además de hacerse las obras programadas hubo que realizar un trabajo ímprobo a fin de preparar el buque para la «Calificación Operativa para el Combate» (CALOPCO), la cual estaba prevista para enero de 1995. Esta preparación ha sido, sin lugar a dudas, el trabajo más extenso y minucioso que se ha tenido que realizar a bordo durante el tiempo que llevo de mando, pues hubo que recorrer, limpiar, pintar y arrancar todos los compartimentos del buque sin excepción, incluidos aquellos que por su difícil acceso o situación, como los compartimentos de ventiladores y los situados en las cubiertas tres y cuatro, rara vez son recorridos o pintados. Esto exigió un tremendo esfuerzo a la dotación, que durante varios meses tuvo horario de trabajo de hasta diez horas diarias, incluido el período de vacaciones de Navidad, cuando normalmente se flexibiliza el horario. Aquí tuvimos que aumentarlo pues las necesidades del servicio así nos lo exigían. Creo que mi dotación lo entendió perfectamente y respondieron como de ellos cabía esperar.

El 30 de enero, tras un previo aplazamiento de quince días para poder finalizar la reparación del buque para la CALOPCO, comenzamos, junto con la Fragata «Santa María», las cinco semanas de adiestramiento que duró la mencionada calificación operativa. Había días en que la diana era a las cinco de la mañana y empezaba ya la actividad, con limpieza exhaustiva del buque, arranchado para el combate y desarrollo de los numerosos y variados ejercicios de todo tipo, que finalizaba a las ocho o nueve de la tarde cuando el buque quedaba fondeado en la rada de la B. N. de Rota, y tras un descanso para la cena, había que dejar todo listo para el día siguiente. En fin, como ya digo, fueron cinco semanas de intenso trabajo que terminaron el 3 de marzo, después del ejercicio final, que nos exi-

gió estar en zafarrancho de combate desde las ocho de la mañana hasta las tres de la tarde, con continuos ejercicios y comida rápida de la dotación por turnos, con un período de tiempo para comer de ocho minutos para cada turno.

Volvíamos a nuestra base de Cartagena y tras unos días de estar con la familia, el 15 de marzo (día en que yo cumplía un año como Comandante), nos hicimos de nuevo a la mar en unión de la Corbeta «Descubierta», esta vez rumbo a Turquía, para participar junto con la Armada turca y buques de otras nacionalidades en los ejercicios «Dogu Akdeniz». En el viaje de ida pasamos junto a las islas Lipari, cruzamos el estrecho de Mesina y en la noche de 18 al 19 de marzo entramos en el Egeo navegando durante todo el día siguiente entre las mil y una islas griegas que existen en este mar y que traían a nuestras mentes los nombres de todos aquellos grandes filósofos, matemáticos, escritores, etcétera, de la antigüedad clásica que hace ya algunos años estudiamos durante nuestra adolescencia.

Tras permanecer dos días en Izmir, la antigua Esmirna, para la típica reunión preoperativa que siempre precede a cualquier ejercicio naval de cierta importancia, realizamos maniobras en el Egeo durante ocho días, en algunos de los cuales hubimos de soportar duras condiciones meteorológicas de viento y mar.

En el viaje de regreso aprovechamos, ya que nos pillaba de camino, para navegar junto a las costas de Rodas, Creta y la Pantalaría, finalizando nuestra última singladura en Cartagena el 5 de abril, listos para presenciar la famosa Semana Santa de esta ciudad.

Nuevamente, del 19 al 28 de abril realizamos unos nuevos ejercicios de adiestramiento conjunto de la escuadrilla, en que además de la Corbeta «Diana» participaron las Corbetas «Cazadora», «Infanta Elena» e «Infanta Cristina» y durante el cual estuvimos en el puerto de Mahón.

El 16 de mayo salimos rumbo a las islas Canarias al objeto de colaborar en la realización de un ejercicio con el Ejército del Aire y también para visitar varias islas del archipiélago a fin de realizar presencia naval y mostrar el pabellón. Recalamos en Las Palmas, Arrecife, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma. Todos pudimos ver, una vez más, la belleza natural de aquellas islas y gozar de su clima privilegiado y de

la amabilidad de sus gentes. El día 1 de junio estábamos de regreso en Cartagena y rápidamente empezamos a preparar nuestra siguiente misión, la asistencia a la Semana Naval de Kiel en representación de la Armada española.

El 9 de junio nos hicimos a la mar rumbo a Alemania con la intención de hacer primero una breve escala en Ferrol al objeto de hacer combustible y continuar viaje posteriormente, como así ocurrió. En la noche del 13 de junio entramos en el Canal de la Mancha y a partir del día siguiente empezamos a navegar entre las boyas que canalizan el tráfico marítimo desde la península de Cherburgo hasta la desembocadura del Elba. Debido a lo complicado de este tipo de navegación tuvimos que establecer una guardia especial de derrota compuesta por un Oficial y un Suboficial para apoyar al Oficial de Guardia en el puente y



Comandante y Oficiales de la C. B. «Diana».



garantizar la seguridad en la navegación. En la noche del 15 al 16 de junio recalamos en la desembocadura del Elba y tras recoger al Práctico comenzamos a remontar el río a la una de la madrugada. A las cinco estábamos en las esclusas de Brünsbittel, donde comienza el canal de Kiel, el cual tardamos siete horas en recorrer pues con sus más de 90 kilómetros de longitud, 120 metros de anchura promedio y 11 metros de profundidad, constituye una de esas grandes obras de ingeniería de las que la Humanidad puede sentirse orgullosa.

Del 16 al 26 de junio asistimos a los actos sociales y festivos de la Semana Naval de Kiel, y a las nueve de la mañana del día 26 abandonamos esta bonita ciudad alemana navegando entre las islas de Dinamarca por los estrechos del Gran Belt, Kattegat y Skagerrak, hasta alcanzar el Mar del Norte y comenzar el retorno a casa.

Mientras surcamos el Mar del Norte en demanda de Cartagena, donde tenemos previsto llegar el día 2 de julio, voy a dar por finalizado mi relato, con un recuerdo afectuoso para todos aquellos que me precedieron en el mando de este buque, y deseándoles mucha suerte a todos los que me vayan a suceder. Y para aquellos jóvenes Oficiales que aún no han ostentado el mando de un buque, si me permiten, quisiera darles un consejo, y es que no se ven las cosas del mismo modo siendo Oficial de un buque que siendo Comandante del mismo, aunque sólo se lleven unos días de mando. La responsabilidad, uno de esos conceptos etéreos e intangibles que es difícil de explicar y aún más de entender, se deja notar de una forma especialmente acusada cuando uno es el Oficial al mando de un buque. Conviene pensar al menos las cosas dos veces y meditar profundamente las decisiones a tomar. Tened presente que en el momento en que lleguéis a ser Coman-



C. B. «Diana», «Gorchfock» y «Sagres» atracados en Tirpitzmole (Kiel).

dantes, vuestra dotación va a confiar totalmente en vosotros. Ellos creerán que no sois un hombre como los demás, con sus dudas y sus limitaciones, sino que sois una especie de superhombre que siempre sabrá qué hacer en los momentos de apuros, ante un temporal o ante una emergencia y, por tanto, no debéis defraudarles. Recordad que a un Comandante la responsabilidad le hace pensar que los pasos estrechos son aún más angostos de lo que parece y que siempre tienen menos agua bajo la quilla de su buque que lo que indica la carta. En fin, permitidme que os recuerde las palabras que una vez oí pronunciar a un viejo Almirante ya retirado, y que creo dan una idea clara de cómo debe un Comandante. Este Almirante solía decir: «La prudencia se critica, pero la temeridad se lamenta». ■

**José RODRIGUEZ ALCALA**  
*Comandante de la Corbeta «Diana»*

## UNA SEMANA EN KIEL

**D**ESDE hacía aproximadamente cuatro meses sabíamos que nuestra Corbeta estaba nombrada para representar a la Armada española en la Semana Naval de Kiel. Todos nos encontrábamos muy ilusionados y deseosos de que dicha comisión no se anulara de ninguna de las maneras.

Todo lo que nos habían contado sobre la estancia en Kiel en esa Semana fue poco en comparación con lo que yo viví.

Llegamos en una mañana bastante nublada. Apenas algunos rayos de sol se dejaban sentir sobre nuestras cabezas. El paso por el canal de Kiel fue ya de por sí emocionante; creo que nadie de la dotación perdió momento para salir a cubierta y hacer las primeras fotos de esta Alemania que comenzaba a saludarnos.

A la llegada al Tirpitzmole (el muelle donde atracamos) nos esperaba toda una banda de música, lo cual me hizo recordar mis años de Guardiamarina, cuando estuve embarcado en el «J. Sebastián de Elcano», que en honor a la verdad estaban bastante próximos; en ese momento pensé lo que ya me había imaginado con antelación: esta comisión va a ser, con mucho, muy diferente a las que hasta ahora habíamos tenido.

En total estuvimos diez días en Kiel y todavía me parecen que fueran diez horas. Como no puedo dedicarme a contar todas las historias, sitios, personas y paisajes que a lo largo de dicho período pasaron por mi vida, porque de lo contrario necesitaría páginas y páginas de vuestra revista, solamente diré que el pueblo y la Marina alemana se

volcó con nosotros. Su trato fue exquisito y puedo decir que me sentí como en casa.

Para todos aquellos que puedan leer este pequeño artículo, os diré que merece la pena; probablemente fue el período de mi vida en el que menos tiempo libre tuve, pero el que más intensamente viví.

Para despedirme, sólo una palabra en alemán que tal vez fue la que caló más profundamente en mí y que en la última noche, con los fuegos artificiales que daban por finalizada la Semana Naval, tuve que decir prácticamente con lágrimas en los ojos: *Tschuss, Alemania* (adiós y hasta pronto, Alemania).

**José María TORRENTE GARCIA**  
*Alferez de Navío*





# EL GRUPO DELTA DE LA FLOTA

**El Grupo DELTA de la Flota agrupa permanentemente a los buques y medios anfibios de la Flota y –en operaciones o ejercicios– a las Unidades de Infantería de Marina constituidas en Fuerza de Desembarco (FD), además de los buques y aeronaves de protección y apoyo que se asignen. Constituye, pues, la Fuerza Anfibia Operativa de la Armada.**









**H**ACE más de treinta años que la Armada viene manteniendo una capacidad operativa anfibia proporcionada al resto de la Fuerza Naval. A lo largo de más de tres décadas los mandos y dotaciones de los sucesivos Grupos Anfibios y Unidades de Infantería de Marina del Tercio de Armada (TEAR) han venido practicando y experimentando sin interrupción las peculiares y específicas doctrinas, procedimientos y maniobras que exigen las operaciones anfibias. Ello ha supuesto la adquisición de una considerable riqueza de conocimientos y experiencias en «Guerra Anfibia» imposible de lograr a corto plazo y de la que no disponen otras Marinas de parecidas dimensiones.

Es de este «saber hacer», continuamente contrastado en ejercicios internacionales, del que los hombres y mujeres que servimos a la Fuerza Anfibia nos sentimos especialmente orgullosos. Como igualmente orgullosos nos sentimos de mantener en su plenitud operativa original buques, unidades y equipos cargados de años de servicio, en ilusionada espera de la incorporación de unidades y medios más modernos que nos permitan incrementar la eficacia operativa.

A lo largo de estas tres décadas no siempre han soplado «buenos vientos» para nuestra Fuerza Anfibia; durante el período final de «guerra fría», de confrontación de bloques, anterior a la disolución de la URSS, la dedicación preferente de recursos humanos y económicos al incremento de otras capacidades navales paralizó la evolución y modernización de la Fuerza Anfibia. No obstante, y con elevado espíritu de sus dotaciones, su eficacia operativa fue mantenida «sobre mínimos».

En el actual momento y situación mundial parece fuera de toda duda la necesidad de disponer de capacidad Anfibia si se desea ocupar el lugar que nos corresponde en la comunidad internacional. Procede, pues, felicitarse del mantenimiento de aquellos «mínimos» que hoy permiten de forma casi inmediata el incremento de dicha capacidad mediante el oportuno reajuste en la proporción de recursos dedicados que la nueva situación demanda. El aceptado concepto de «litoralización de las operaciones navales» en la nueva situación mundial debe suponer algo más que su mera difusión académica. En este sentido es significativo el reciente relevo de los tres viejos LST clase «Velasco» por los dos más jóvenes de la clase «Newport» transferidos por la US Navy, cuyas más avanzadas caracte-

rísticas suponen una mejora en nuestra capacidad operativa.

La actual composición del Grupo DELTA 95 es de dos Transportes de Ataque tipo LPA —«Castilla» (L-21) y «Aragón» (L-22)—, dos Buques de Desembarco LST —«Hernán Cortés» (L-41) y «Pizarro» (L-42)—, un buque auxiliar de desembarco LCT «A-06» y el Grupo Naval de Playa, que incorpora embarcaciones y otros medios necesarios para el desembarco.

La capacidad específica del buque anfibia viene definida por dos fundamentales parámetros: su *capacidad de transporte* de personal/material y el número y calidad de los *medios de desembarco* que proporcionan.

Con su actual composición el Grupo DELTA al completo puede incluir como Fuerza de Desembarco la totalidad de los efectivos de personal y material del TEAR. Una LPA y un LST pueden transportar y desembarcar un Batallón Reforzado de Desembarco.

Nuestra principal deficiencia táctica se deriva del reducido número y capacidad de helicópteros de transporte y de la falta de cubiertas de vuelo capaces para operar con más de un helicóptero. Ello hace que sólo se pueda desembarcar por helicóptero una muy reducida proporción de la F.D.

Otra deficiencia es la que supone la carencia de buques con dique (LSD, LPD) sin los que no se pueden transportar a la Zona Objetivo Anfibia (ZOA) las embarcaciones de desembarco pesadas, únicos medios de desembarco para carros y artillería.

No obstante, esta última se ve compensada por la recientísima incorporación de la Unidad de Pontones que transportados al costado de los LST proporcionan en la ZOA una estimable capacidad de desembarco de material pesado, ya sea mediante la modalidad «ferry», ya sea mediante formación de muelle para amadrinamiento de LST y desembarco directo a la playa.

Si bien la capacidad operativa anfibia ha experimentado una clara mejoría con la incorporación de los nuevos LST y la Unidad de Pontones, las dos deficiencias expresadas se verán notablemente corregidas cuando en 1998 entre en servicio y se incorpore al Grupo Anfibia el LPD actualmente en construcción en Ferrol, que con una capacidad de transporte de 600 hombres permitirá operar con cuatro helicópteros medios (o seis ligeros) y podrá transportar en su dique inundable cuatro LCM-8 (o un LCU).



## TA. «CASTILLA» (L-21)

Tomé el mando el pasado 7 de septiembre.

El buque causó alta en la Lista Oficial de Buques de la Armada en el año 1980 procedente de la Marina de los Estados Unidos, donde ya tenía una dilatada hoja de servicios. Desde entonces ha prestado notables servicios a la Flota dentro del Mando Anfibio, actualmente Grupo DELTA.

El buque se encuentra en buenas condiciones para desempeñar los importantes cometidos que tiene asignados, a pesar del tiempo transcurrido desde su entrada en servicio. Su magnífico diseño y sólida construcción han dado los mejores resultados.

La misión principal es el transporte de una Fuerza de Infantería de Marina de hasta 1.500 hombres con su material y parte de sus vehículos pesados, para llevar a cabo su desembarco por medio de un asalto anfibio en una costa lejana potencialmente hostil.

Además de esta misión, por su notable capacidad de alojamiento y carga puede ser utilizado para transporte de tropas, material pesado, desarrollo de acciones humanitarias en zonas alejadas, evacuaciones, cruceros de instrucción, etc.

El cumplimiento de estas misiones y la ya larga vida del buque obligan a una continua labor de sostenimiento, en la que desempeña un importante papel la propia dotación, con el objeto de mantener al buque en las mejores condiciones de operatividad. En este sentido, y junto

a la labor del Arsenal de La Carraca y E. N. Bazán, nos esforzamos en tener en el mejor estado de funcionamiento tanto los sistemas de propulsión, servicios eléctricos, navegación, comunicaciones, artillería, etc., como los servicios de habitabilidad, de singular importancia en este buque, y muy principalmente las instalaciones de carga y descarga de sus seis bodegas y las embarcaciones de desembarco, que en número de 14 y de diferentes tipos posee.

Los cambios estratégicos producidos en el mundo en los últimos años y la mayor participación de fuerzas españolas en conflictos internacionales que afectan a operaciones en tierra ha incrementado la importancia operativa del Grupo DELTA de la Flota y la necesidad de mantener a sus buques a plena disponibilidad y alistados en permanencia para una eventual intervención.

El cometido de este buque dentro del Grupo DELTA es esencial para el transporte y desembarco, principalmente del personal, ya que puede hacerlo con todo el que compone la estructura operativa del Tercio de Armada, sin desdeñar, por supuesto, la capacidad de carga de material pesado.

Consciente de la importancia que todo esto supone y más en el momento actual, la dotación, como ya he apuntado, trabaja intensamente, con gran interés y muy buenos resultados, para mantener al buque en el grado de disponibilidad que la Armada necesita.

**José E. de Benito Dorronzor**  
*Comandante*

## BD. «HERNAN CORTES» (L-41)

Comienza mi singladura, aún sin acabar, en el Grupo DELTA en el año 1975, recién ascendido a Cabo Primero. Venía a ciegas y procedía de destructores con base en Ferrol y con mi edad y mi corta experiencia como Cabo Segundo, poco conocía del nuevo destino que se me había ordenado; a pesar de todo me sentía bastante seguro, pues procedía de una buena universidad que me inculcó aquel viejo pero muy añorado «Gala-tea».

Recuerdo cuando asistimos en auxilio del DD. «Lepanto» que se encontraba varado en la Isla de Carboneras, para aligerarlo de combustible y a su vez hacer de freno para su salida de varada.

Y, cómo no, la evacuación del material civil y militar del Sahara. Ahí fue donde valientemente se comportaron estas barcasas. Fuera de día o de noche, en aquella playa y muelle siempre con una rompiente de playa muy desagradable, con muchos rociones en toldilla y con el ojo avizor en el cable de popa para no atravesarnos a la playa. Recuerdo como si fuera hoy en la noche cerrada, varados en la playa con bastante rompiente, cómo se nos partió el cable de popa y cómo nos llevaba casi a sus anchas la mar cargados de material y personal del Ejército de Tierra y logramos, cosa imposible, salir proa a la mar.

¡Qué gran buque el BD. «Velasco»! Lento, cansado, pero con alma de guerrero, siempre dispuesto para afrontar cualquier situación. Y fue en este buque donde me forjé como Contraestre, como un viejo zorro de la maniobra. Toda clase de maniobra puedo señalar pontones, petróleo, andariveles, varadas, pescantes, plumas, vehículos del TEAR...

Seguiré contando mis vivencias en el Grupo Delta. No hace mucho, el año pasado, me destacaron con el primer contingente para ir a buscar al LST «Banstable County», hoy llamado «Hernán Cortés» Por muchos impedimentos que nos ponían siempre les ganábamos la virada por delante, incluso a su Capitán le llamó la atención el interés y profesionalidad demostrada y sobre todo la educación y disposición que demostrábamos.

Después de todo lo pasado, continué en este gran buque para hacerlo el más grande y el más respetado del Grupo Delta y de la Armada, esperando que sea un «Gran Hernán Cortés» como lo fue en antaño el conquistador que llevara su nombre.

**Alfonso Rodríguez Alvarez**  
*Brigada Maniobra*







## ZAFARRANCHO ANFIBIO

Son las 0,27 horas de un 8 de mayo de 1995. Transcurre la guardia fondeados a 1.200 yardas de la Isla Rosa en el Golfo de Teulada con ocho grilletes en el agua. Descansa la dotación del TA. «Castilla» (L-21).

Con un zumbido, la alarma de Zafarrancho de Combate Anfibio llega hasta la última litera, hasta el último marinero. Desde ese preciso instante la actividad se sucede sin tregua y como en un gran teatro se encienden las luces rojas de bodegas. Los maquinilleros ocupan sus puestos, las dotaciones de las embarcaciones esperan su señal, el CIC ha pintado ya la canal y el puente recibe novedades de todos los puestos. Poco después se ordena arriar embarcaciones y abrir la tapa de bodegas.

Entre tanto la Fuerza de Desembarco aguarda en los sollados la primera llamada a las series establecidas. Formarán en las galerías y descenderán por las redes hasta las embarcaciones. A bordo de una Lima (LCPL) un Oficial observa, atento, los círculos de formación de olas apoyando e informando en todo momento a cualquier embarcación. Las olas de horario fijo varan sin novedad.

En adelante se sucederá el ir y venir de embarcaciones al costado en busca de personal, material y, a veces, de ayuda. Durante la noche, y por momentos, logra-

mos relajar el Zafarrancho. Ello nos permite tomar algo caliente, un poco de sopa de ajo o café, mediadores de una noche que se presupone como «larga», en la cual el travieso Morfeo juega con ventaja.

El Contra maestre desde cubierta o el patrón desde la mar representan parte de un equipo, incompleto en la mayoría de los casos, que cumple su cometido desde el anonimato.

Son las 10,23 horas se toca retirada de Zafarrancho. Han transcurrido unas diez horas; el cansancio y las ojeras hacen presencia en la dotación. Algunos, los más afortunados, se retiran a descansar; otros se reincorporan a sus guardias.

En los días que siguen al desembarco se suceden las operaciones de vuelo y apoyo al personal de tierra, así como ejer-

cicios propios (Operación «Alambrada», MEDEVAC, etc.).

En la mañana del 10 de mayo comenzamos el reembarque de la fuerza que se prolongará hasta bien entrada la tarde. A las 18,33 horas zarpamos a la voz del señor Comandante en demanda del puerto de La Goulette (Túnez) para descanso de la dotación.

Todo esto y algunas cosas más distinguen a la Guerra Anfibia del resto de las guerras. En común, unos hombres de marcado orgullo en lucha casi permanente con los elementos, conocedores de su labor y movidos por la ley de la disciplina en todo momento.

**José F. Ramírez Toledo  
y Antonio Prieto Recio**  
*Alfereces de Fragata*





## TA. «CASTILLA»

La primer impresión que encontré al entrar en el Transporte «Castilla» es su tamaño y su distribución, tan distinta del característico buque de guerra. Impresiona aún más si el comienzo de la estancia coincide con unas maniobras anfibas; es entonces cuando se ve el verdadero potencial de este barco. Tropa y marinería comparten espacios vitales, bodegas infectadas de vehículos, grúa en movimiento, barcas, lanchas, redes, un frenesí organizado hacia un fin determinado: el desembarco de tropas en costa. Un Transporte es un barco único en el que la vida marinera tiene no sólo la misión de un buque, navegar, sino, además, debe llevar hombres y material de un lugar a otro de manera efectiva. En medio de este movimiento me encuentro viviendo jornadas de trabajo y, en menor medida, de ocio. La habitabilidad, lógico es, no ofrece mucho de sí, pero los que vivimos en la mar estamos acostumbrados y al menor resquicio de tiempo lo aprovechamos para que sea nuestro. En un Transporte los compañeros son de dos clases,

los de siempre, estos cincuenta y siete que día a día compartimos destino, y los que van y vienen, esos ciento y «pico» que transportamos. A unos y otros nos une el oficio militar; unos y otros vivimos en el buque.

Es este buque antiguo, que no viejo, porque la vejez de un barco la dan sus tripulaciones y nosotros somos jóvenes. Pero, y no podemos negarlo, sus achaques nos limitan la operatividad que todos deseáramos tener. Los suplimos con trabajo y voluntad y el barco nos lo agradece.

Somos, barco y dotación, parte de un ente más amplio, el Grupo DELTA, que como madre nos recoge y dirige en todo momento. Quizá algún día en mis recuerdos el «Castilla» no sea más que una nebulosa, pero será una gran nebulosa llena de trabajo y compañeros. Al fin, expreso mi orgullo y satisfacción, que como Suboficial Contra maestre tengo, de pertenecer a la dotación de este veterano buque de nuestra querida Armada.

Vicente Pérez Planelles  
*Brigada Maniobra*

## BD. «HERNAN CORTES»

Comencé a formar parte de las dotaciones del Grupo Anfibio de la Flota en enero del año 1991, recién acabado el curso de Cabo Primero Radarista, embarcando en el TA. «Aragón», buque recién adquirido a la U.S. Navy y que en el momento de embarcar estaba siendo sometido a diversas obras de acondicionamiento y mejoras. Al ser un buque de gran envergadura, tenía una nutrida dotación, 348 hombres, de los cuales 65 éramos Cabos Primeros.

En este buque adquirí experiencia en la Guerra Anfibia, apoyándome en la veteranía del Suboficial y compañeros radaristas de más antigüedad, limitados al ámbito nacional, pues en aquellos años la colaboración anfibia con otros países era muy escasa.

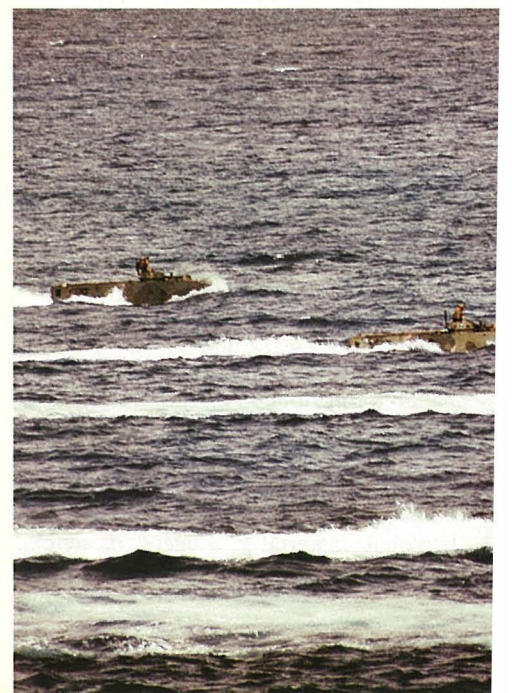
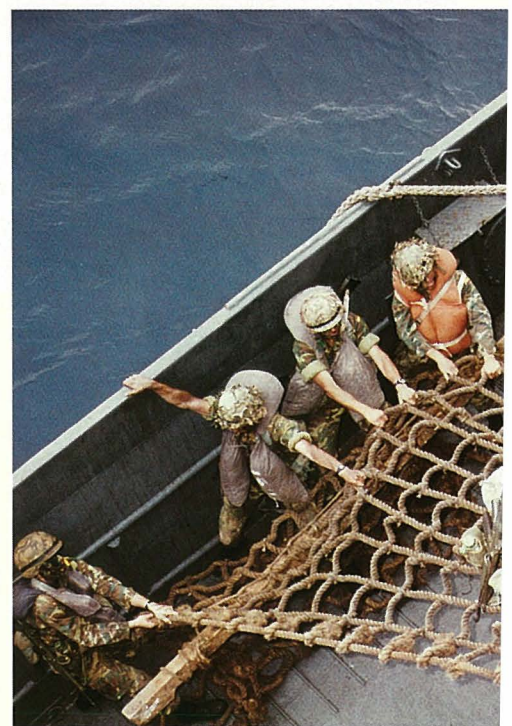
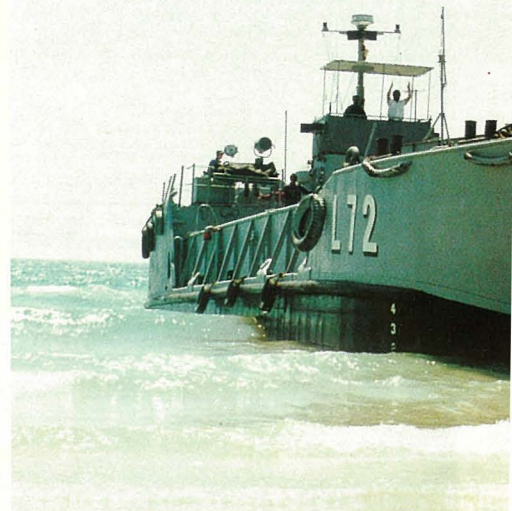
Con experiencia, madurez y recién estrenado uniforme, pues a finales de 1983 se me concedió el carácter de personal profesional permanente, pasé destinado al Buque de Desembarco «Martín Álvarez», más pequeño y con la mitad de dotación que el «Aragón», pero con más Cabos Primeros de los que correspondían por plantilla. Al embarcar yo contábamos 44, todos ellos buenos profesionales y magníficos compañeros, pero sólo había otro radarista, que al ser más moderno

que el que suscribe pasé a ser el responsable del destino.

El «Martín Álvarez», al igual que sus gemelos «Velasco» y «Conde de Venadito», tenía un CIC pequeño, con un solo repetidor radar, un sondador, tres radiotelefonos, un repetidor de giroscópica y dos mesas planeros, con lo que el trabajo de radarista era arcaico si lo comparáramos con el de los compañeros embarcados en fragatas y corbetas, pues estos buques cuentan con modernos sistemas de combate. Había que suplir a la técnica manualmente, pintando gráficos, canales, tablas y plantillas. Lo importante era que el buque cumpliera con su función y pese a la escasez de medios lo hizo, a mi entender, ejemplarmente hasta que fue dado de baja en la Armada a principios de este año.

El Grupo Anfibio comienza a participar en ejercicios combinados con unidades anfibas de otras naciones integrantes de la OTAN. Recuerdo la ilusión con la que zarpé de la B.N. de Puntales rumbo a las costas de Italia a efectuar el ejercicio «Sardinia-85»; era la primera vez que salía de las aguas jurisdiccionales españolas y pisaba un puerto extranjero; en esta ocasión dos concretamente: el Puerto de Augusta, en Sicilia, y el Puerto de Cagliari, en Cerdeña.

Al ser los buques de desembarco económicos en consumo y con una maniobra de carga y descarga relativamente







rápida en comparación con los transportes «Castilla» y «Aragón», el «Martín Álvarez» participó no sólo en ejercicios de guerra anfibia, sino que efectúa otras diversas comisiones, tales como viajes de instrucción de alumnos de la Escuela Naval Militar, transporte de balandros a aguas de Baleares para la celebración de la regata «Reina Sofía», presencia en el Salón Náutico Internacional en Barcelona, Bautizo de Mar de escolares, apoyo a la Legión, etcétera.

En referencia al apoyo a la Legión, quiero resaltar la buena relación que siempre ha existido entre ambas. La alegría con que los legionarios embarcaban, los abrazos de amistad con los que nos despedíamos y lo de «no te vas sin que te tomes la última».

Poco a poco los ordenadores van sustituyendo a las máquinas de escribir en las diferentes oficinas del buque y hasta el CIC llega un ordenador en el año 1988. El Oficial de Operaciones sabe programar y confecciona un sencillo programa de navegación pero que alivia mucho el trabajo en la Rosa de Maniobra. El CIC del «Martín Álvarez» ha quedado mermando. De tres Cabos Primeros electrónicos y dos radaristas sólo quedo yo y he de enseñar mi trabajo al Suboficial electrónico para que comparta conmigo vigilancia, ayudados cada uno por un marinero de reemplazo.

En mayo de 1994 soy comisionado a EE.UU. para formar parte de la dotación inicial de un nuevo buque adquirido a la Marina norteamericana, el LST «Barnstable County», rebautizado con el nombre de «Hernán Cortés», en el que me encuentro embarcado actualmente y próximo a desembarcar por ascender al empleo de Sargento.

Cuatro meses permanecí en la base anfibia de Little Creek en el Estado de Virginia, siendo una de mis mejores experiencias desde mi ingreso en la Armada.

Desde mi llegada a EE.UU. hasta el día de la transferencia compartimos buque las dos dotaciones, siendo magnífica la convivencia entre ambas y entablando buena amistad con muchos miembros de la dotación americana, superando las dificultades del idioma con buena voluntad y un buen diccionario de bolsillo.

Próximo a desembarcar, sé que sentiré nostalgia del Grupo Anfibio de la Flota, pues quince años no pasan en vano, pero dejo infinidad de amigos que compartieron ejercicios, guardias, temporales y mareos, copas y resacas en todo el litoral español y de otros países. Aprovecho este artículo para recordarles a todos y enviarles un afectuoso abrazo.

**Antonio Serván Secade**  
*Cabo Primero (V) Radarista*

## «PIZARRO» (L-42)

Al acercarse el LST. «Pizarro» por vez primera, su extraña silueta, enmarcada por los brazos de proa y el ancla de popa, llama la atención. Una vez franqueado el portalón, sorprende la amplitud de su cubierta principal, despejada como una pista de tenis. Sus dos enormes chimeneas en el centro y las plumas a popa de éstas son los únicos elementos que rompen la uniformidad de la cubierta. Debajo de ésta se encuentra la cubierta de carros, con capacidad para más de veinte vehículos pesados. Carros de combate, LVT's, camiones... han pasado y pasarán por sus entrañas.

Ya en su interior, un cierto aire norteamericano sigue presente en cada rincón del buque. Sin embargo, españoles son los que forman su dotación y los que han llevado a cabo un proceso de adaptación de cámaras, comedores y camaretas, adecuándolas a nuestro carácter, más dado a la reunión y a la tertulia. Las dimensiones del buque nos pueden hacer pensar que las relaciones entre los miembros de la dotación son poco cercanas. Pero los tres meses transcurridos en Estados Unidos han estrechado la convivencia más allá de lo meramente profesional. Los que nos hemos incorporado después nos hemos encontrado un grupo de profesionales que se conoce bien, que trabajó codo con codo con la dotación americana para conseguir una entrega en buenas condiciones.

Por otra parte, la convivencia en este tipo de buques resulta fundamental, ya que habitualmente se trabaja con la Fuerza de Desembarco, nuestros Infantes de Marina. Más de trescientos hombres vestidos de mimetizado que constituyen la razón de ser de este barco.

Cuando se empiezan a conocer las interioridades de la guerra anfibia, destaca el hecho de que, a diferencia de otras guerras, todo está previsto de antemano, todo sigue un horario. Aquí la rapidez de reacción deja paso a la exactitud. Un asalto anfibio deja poco lugar a la improvisación.

El «Pizarro» ha realizado hasta la fecha las misiones propias de un buque de su clase: desembarco de fuerzas de Infantería a bordo de LVT's, transporte de vehículos y personal del Ejército de Tierra, varada en playa, operaciones de vuelo con helicópteros de las escuadrillas 6.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup>, misiones que culminan con la entrega de la Bandera de Combate en Barcelona y la posterior colaboración en el Salón Náutico de dicha ciudad. ■

**José María Dolarea Romero**  
*Alférez de Navío*





**LA FUERZA  
DE DESEMBARCO  
DE LA FLOTA**



**E**L Tercio de Armada es una Fuerza especial permanentemente alistada para cumplir la misión que tiene asignada, que es la misión principal de la Infantería de Marina: «Llevar a cabo acciones militares en la costa iniciadas en la mar».

El Tercio de Armada constituye la Fuerza de Desembarco de la Fuerza Anfibia de la Armada española, tiene entidad de Brigada, bajo el mando de un General de Brigada de Infantería de Marina y tiene la siguiente organización:

### **Unidad de Cuartel General**

Bajo el mando del Tcol. de I. M. Jefe del EM, está constituida por el EM, la Unidad de Comunicaciones y la Compañía de Cuartel General.

### **Agrupación de Desembarco**

Bajo el mando de un Cor. de I. M., tiene una Compañía de PLM y dos Batallones de Desembarco.

### **Agrupación de Apoyo de Combate**

Bajo el mando de un Cor. de I. M., tiene una Compañía de PLM y dos grupos, el Mecanizado Anfibio y el de Artillería.

### **Unidad de Operaciones Especiales**

Bajo el mando de un Tcol. de I. M., con un Estol de PLM y tres de Operaciones Especiales.

### **Grupo Logístico de Combate**

Bajo el mando de un Tcol. de I. M., encuadra las Compañías de OMP, Tp-Auto, Zapadores, Aprovisionamiento, Mantenimiento y Sanidad.

### **Unidad de Base**

Bajo el mando de un Cor. de I. M., es la encargada de apoyar logísticamente con sus instalaciones fijas en las funciones de Aprovisionamiento, Mantenimiento, Asistencia Religiosa y Sanidad, así como en todos los temas relacionados con la infraestructura. Es el nexo de unión con el Arsenal de la Carraca.

Con estas Unidades el Tercio de Armada constituye las Organizaciones Operativas que permitan hacer frente a una situación general o a un hecho con-

creto. Según los efectivos empleados, podemos considerar las siguientes:

- Brigada Anfibia de I. M. (BRAIM). Se forma con la totalidad del TEAR.
- Agrupación Reforzada de Desembarco (ARD). Se forma reforzando la AD.
- Batallón Reforzado de Desembarco (BRD). Se forma reforzando el BD.
- COMANFES. Se toma en base a Estol/es de la OUE.

A lo largo de su existencia, el Tercio de Armada ha tenido una intensa actividad de adiestramiento, siendo frecuente su participación en ejercicios combinados con fuerzas de otros países (sobre todo Estados Unidos, Italia, Francia y Holanda), lo que ha contribuido a que se haya adquirido un elevado nivel y con-

seguido una permanente actualización de conocimientos. Las Infanterías de Marina de estos países consideran el elevado adiestramiento y la importancia de la Infantería de Marina española en el Mediterráneo y en Europa.

Actualmente, en ese deseo que tiene la Armada de no quedarse atrás ante la demanda de la nueva situación estratégica, está estudiando la organización de la Infantería de Marina para adecuarla a los nuevos retos y requerimientos.

En el ámbito de las alianzas destacan las siguientes demandas:

- En la OTAN, la participación en la CAFMED (Fuerza Anfibia Combinada del Mediterráneo).
- En la UEO está prevista la participación de la Fuerza Anfibia Española en la EUROMARFOR (Fuerza Marítima Europea).





# LA AGRUPACION DE DESEMBARCO PERFIL HUMANO

**U**N año al mando de la Agrupación de Desembarco del Tercio de Armada no es tiempo suficiente para dibujar con exactitud su perfil humano. No obstante, doce años entre Grupo Especial y TEAR, en diferentes empleos, permiten aportar una impresión personal sobre la Agrupación, comparando épocas anteriores y la actual.

Llama la atención, por ejemplo, que los Mandos principales de la Agrupación –Jefes de Batallón y Jefe de Plana Mayor– son elegidos mediante una selección rigurosa llevada a cabo por un órgano de trabajo constituido al efecto, lo cual es una aproximación al conocido aforismo «el hombre adecuado para el puesto adecuado».

Tampoco pasa inadvertida la distinta procedencia de los Oficiales: Escala Superior, Media, militares de Empleo de categoría Oficial y servicio de formación de Cuadros de Mando, con problemática diferente en cuanto a tiempos de permanencia, expectativas de carrera, etc.

Los Suboficiales, con procedencia menos dispar, encabezados por el Suboficial Mayor, constituyen la médula espinal de la Unidad. Siempre lo han sido, pero más en los momentos actuales. Me explico: además de las misiones tradicionales que la normativa legal encomienda a las Fuerzas Armadas, y que hasta la fecha se han traducido en un *modus operandi* digamos clásico, nuestros compromisos internacionales –OTAN, UEO, etc.– y la decidida participación bajo los auspicios de la ONU en misiones humanitarias y de mantenimiento de paz han aumentado el número de cometidos a desempeñar. Empleo de ROE's (Reglas de Enfrentamiento), actuaciones aisladas en contacto con la población civil, a veces hostil, etc., son meros ejemplos de la variedad de situaciones que han de enfrentar nuestros Mandos intermedios en particular haciendo uso de un elevado grado de iniciativa.

Por último, y no por ello menos importante, tenemos al personal de tropa, que está encuadrado fundamentalmente en dos Batallones de Desembarco, uno constituido por militares de Empleo (profesionales) y el otro por personal de reclutamiento obligatorio.

Para estos dos Batallones existe un mismo Plan de Adiestramiento, ya que

básicamente el adiestramiento individual, el de unidad y el integrado, es el mismo, aunque su grado de desarrollo ha de ser forzosamente distinto por el mayor tiempo de permanencia del personal profesional.

La Agrupación de Desembarco, uno de los pilares fundamentales del Tercio de Armada, tiene su mayor activo en el componente humano que la conforma. La convivencia diaria, tanto en el acuartelamiento como en ejercicios, de Mandos y Tropa, de profesionales y de reemplazo, constituye una experiencia gratificante y es la base para realizar un buen trabajo de equipo.

En la Agrupación de Desembarco es donde en mayor modo se pulsan los valores de la persona y donde la formación, iniciativa e imaginación se antepone al manejo técnico de complejos sistemas de armas y vehículos.





# LA UNIDAD DE BASE

**D**ENTRO de la organización del Tercio de Armada está encuadrada la Unidad de Base, cuyo mando lo ostenta un Coronel.

La misión que tiene la Unidad de Base en el Tercio de Armada es la de proporcionar el apoyo de base para todas las Unidades del Tercio de Armada, mantenimiento de las instalaciones y servir de nexo de unión entre el Tercio de Armada y el Arsenal de La Carraca.

Los principales apoyos que presta a las Unidades del Tercio de Armada son:

- Aprovisionamiento: municionamiento, combustible, repuestos, subsistencias, adquisiciones, etc.
- Mantenimiento del Primer y Segundo Escalón de equipos, vehículos y armamento, abarcando:
  - Programación.
  - Costes.
  - Talleres.
  - Ejecución de obras.

Para mantener la infraestructura actual (acuartelamiento principal del siglo XVIII y barracones provisionales construidos en los años setenta), la Unidad cuenta con una Sección de Obras con personal civil especializado para el man-

tenimiento de los edificios e instalaciones anteriores.

En cuanto al mantenimiento de equipos electrónicos, de vehículos y armamento, dispone de un personal profesional militar y civil especializado en el área correspondiente para efectuar el mantenimiento correctivo en la medida de lo posible y siempre que se cuente con los medios necesarios para efectuar las reparaciones. Cuando existe carencia de los mismos se solicita auxilio al Arsenal.

Existe una Habilitación que lleva toda la documentación relativa a los emolumentos del personal profesional, civil y de reemplazo de todos los componentes del Tercio de Armada.

El Servicio de Sanidad de Base se encarga, entre otros, de que a todo militar de reemplazo, cuando se incorpora al Tercio de Armada procedente del CEIM, se le efectúe un reconocimiento médico, levantándoles individualmente una ficha sanitaria que se actualiza periódicamente en razón de las enfermedades que padecen durante el Servicio Militar. Además se ocupa de la higiene de todo el acuartelamiento.

El Servicio Religioso lleva a cargo la formación ética de todo el personal y en especial del de reemplazo.

Hay que destacar la existencia de una Escuela Permanente de Adultos (EPA), que efectúa una labor encomiable en el sentido de que al personal de reemplazo que lo desea se le impartan clases por un profesor titulado de la Delegación de Educación y Ciencia, que permanece de forma continua en el acuartelamiento, para la obtención del título de Graduado Escolar.

Debido a los continuos ejercicios y maniobras que se efectúan para adiestramiento, y no pudiendo acudir los interesados a los exámenes que dicha Delegación convoca en la provincia, en muchas ocasiones se nombra un Tribunal Examinador que acude al TEAR en días y horas que son solicitados por la Unidad.

Existe también un Gabinete fotográfico con personal profesional para realizar todo tipo de reportajes.

Del total de la plantilla, aproximadamente el 70 por 100 corresponde a personal militar de Infantería de Marina; el 10 por 100, al Cuerpo de Especialistas; el 5 por 100, a Cuerpos Comunes, y el 15 por 100, a personal civil, en el que se incluyen a siete mujeres (limpieza, costura, sastrería, etc.).

Las obras son ejecutadas por empresas que se contratan a través del Arsenal de La Carraca e inspeccionadas por personal especializado de esa Dependencia. ■







*Fast-Rope sobre el «Mar Caribe» navegando.*



**¿QUE ES  
PARA TI  
LA UOE?**



**A** principios de los años setenta éste que fue joven Alférez llegó en período de prácticas de último año de carrera al Tercio de Armada, pasando destinado a la Sc. de MM-81 del Batallón de Desembarco, único en aquellos tiempos. Disfrutando del primer ejercicio de mi profesión, era el momento de aplicar la teoría aprendida en la Escuela Naval Militar a la realidad, era el primer contacto con Unidades y relaciones de Mando.

Ese año, además de aprender y coger soltura bajo el paraguas de un magnífico Capitán, conocí de cerca a los ruidosos vecinos del piso de arriba del cuartel, que se caracterizaban por llevar una prenda de cabeza distinta de los demás. *UNA BOINA VERDE.*

Cuando con gesto humilde llegabas a su local a preguntar, consultar o visitar a algún compañero, siempre aparecía, te recibía y saludaba con un carisma especial su Jefe, el antiguo Capitán Julio Yáñez Golf, que en su torrente de preguntas y afirmaciones te encandilaba y te absorbía, tanto por la parte profesional como por la parte humana, casi siempre más por esta última, que era a la que te conducía desde la primera.

El aire que se respiraba en esa última planta del viejo cuartel, no digo que fuese mejor ni peor que el del resto del edificio, pero sí que era distinto.

Transcurrido mi año de prácticas decidí que me gustaría pertenecer a esa gran familia; así lo expuse y recibí todo el apoyo para conseguirlo tras superar distintos cursos de formación específica para acceder a la Unidad con pleno derecho.

Desde aquellos tiempos, casi fundacionales y tras haber permanecido una década salpicada en todos los empleos hasta llegar al actual, he visto a nuestra Unidad de Operaciones Especiales cómo iba progresando en técnica y táctica con el impulso de sus componentes, siempre al día, tanto por iniciativa propia, siempre buscando información, como por los conocimientos adquiridos en los sitios más diversos. Ha contribuido notablemente a la perfección de la profe-



*Patrulla de la UOE embarcando en «Hércules» para lanzamiento al agua.*



*Paracaidista manual.*



*VERTREP sobre submarino navegando.*





*Cubriendo sectores.*



*Patrulla de la UOE embarcada en «Hércules» para lanzamiento al agua.*



*Infiltración en Kayack.*

sionalización los medios con que se ha ido dotando a la Unidad.

Con tesón, con afán, los distintos Comandantes de la UOE han ido convenciendo y demostrando la necesidad de un material, muchas veces caro y sofisticado, pero necesario y bien empleado, que con su correcto uso y aprovechamiento ha situado a nuestra UOE en posición de hablar de tú a tú, sin complejos ni carencias, a Unidades de élite de los países más desarrollados y estar con ellos, al mismo nivel, al menos, en los diversos ejercicios internacionales a los que asistimos.

Resultan reconfortantes dos cosas, cuando por razones de cambio de destino se está ausente unos años de la UOE, una es ver el progreso profesional, la técnica depurada en el adiestramiento en los «últimos modelos de operación especial» conocidos y casi siempre difundidos por medios de comunicación con motivo de algún conflicto bélico. Dentro de este capítulo también es una gran satisfacción ver que las demás Unidades también ponen en práctica técnicas que ha ido introduciendo esta Unidad.

La otra, y más importante, es la dimensión humana, el espíritu desde su fundación, el apoyo del uno en el otro, casi, casi, sin distinguir entre galón y estrella, imprescindible para cualquier tipo de Operación Especial; la confianza mutua, la fe en el mando y en el subordinado.

Hoy en día, en que la sociedad ha sufrido un tremendo cambio de costumbres y que se cuestionan los valores tradicionales, gran parte de los tratadistas y estudiosos de este tema se olvidan de que una parte importante de la juventud está representada y vive de una forma distinta a como se la presenta globalmente. Necesitan y tienen esos valores y están dispuestos a defenderlos. Como muestra están este conjunto de pensamientos que se transcriben a continuación y responden a la pregunta *¿Qué significa para ti la UOE?* escritos por componentes de la Unidad.

**El Comandante de la Unidad de Operaciones Especiales**



# ¿QUE ES PARA MI LA UOE?

**E**XISTEN muchas formas de entender la vida. Lo importante no es lo que haces sino cómo lo haces.

Existe un momento en la vida de todo hombre en que se plantea la necesidad de hacer algo útil y con sentido. Algo que llene todos los momentos de tu existencia.

Otro factor entra en juego: el patriotismo o amor a tu Patria. Este sentimiento te impulsa a la acción, especialmente cuando lo que ves no te gusta. La idea de servicio a tu Patria te inclina hacia la profesión de las armas.

La vida entendida como milicia empieza a llenar muchos vacíos que en otras actividades humanas se sienten.

Lo militar entra así a formar parte de lo más profundo y serio de tu ser.

Poco a poco descubres que no todo es orden y perfección a tu alrededor. Llegas al momento de las decisiones. Hay que orientar nuestro quehacer diario intentando en todo momento lograr la máxima eficacia en nuestras acciones.

Lo profesional se perfila y decides formar parte de una Unidad de élite, no te conformas con lo convencional, aspiras a algo más o, en cualquier caso, diferente.

Si en su momento la decisión de ser Infante de Marina supuso la adopción de un compromiso con un Cuerpo constituido por tropas especiales, el momento culmen lo logras cuando se deposita sobre tu cabeza algo tan simple y radical como una *boina verde*. A partir de ese momento tu vida cambia por completo. Pasas a formar parte de la Unidad de Operaciones Especiales de la Infantería de Marina. ¿Existe algo mejor?

Ser miembro de esta Unidad es algo, nunca mejor dicho, especial. No te creas, sin embargo, que eres el mejor; nada más lejos de la realidad. Ahora bien, es seguro que lo que haces, el riesgo vital que asumes, las condiciones en que te adiestras y en que combatirías, son muy superiores a las de otras Unidades.

Por tus venas no circula sangre. Fluye una especie de líquido especial que hace de ti un hombre enamorado de su Unidad y, como todo amor, a veces apasionado.

**Evaristo J. Gutiérrez del Castillo**  
Capitán del 2.º Estol

**S**ON las cinco de la mañana. El poniente ha ido creciendo y con él las olas en la embocadura del estrecho.

Nuestro querido *Boni* (Patrullero «Bonifaz») lucha por mantenerse a proa a la mar dando paladas adelante de corta duración. Con cada una de ellas una espesa bocanada sale de sus escapes invadiéndolo todo, cegándote los ojos y provocando náuseas entre los marineros y boinas verdes que en la cubierta de popa colaboran en el izado de las embarcaciones neumáticas. Tres de ellas están ya a bordo, sólo queda la mía abarloada a estribor.

La popa del barco sube y baja como la grupa de un potro enloquecido y cada vez que lo hace parece que nos va a aplastar. El Cabo 1.º Cruz aferra un cordino al braguero del motor mientras yo engancho otro a la última mochila. Dos marineros aguantan sobre mano boza y codera. A pesar de la situación, el silencio de la noche es apenas roto por la voz del contra maestre o del Sargento 1.º Bottella. Subimos el motor, aguantamos como podemos de pie guiándolo desde abajo mientras sube y baja con el oleaje. Sólo quedamos el Cabo 1.º Cruz y yo.

—Suba, mi Teniente.

—Déjate de tonterías y sube tú.

El Cabo 1.º Cruz se agarra a la base de un candelero y aprovechando una subida de la embarcación, con una dominada monta el pecho sobre cubierta. Ahora voy yo. La embarcación ha ido algo atrás mientras el barco se atraviesa a la mar; el Comandante mandará dar una palada adelante, pero yo no quiero seguir allí. Me aferro también a un candelero pero está empapado. En el momento de flexionar piernas y saltar, la embarcación baja y se produce un vacío que me hace perder sustentación... y justo en el momento del salto... Caigo... Nudo en el estómago. Durante una décima de segundo veo cómo se inclina el barco y parece tragarse la frágil embarcación. Entonces me doy cuenta de que estoy colgando. Me siento asido con una mano por la hombrera del correa. Otra mano acude. Agarro un saliente de la cubierta con los dedos. Un esfuerzo... y ya estoy arriba.

—Vaya marrón, mi Teniente.

—Di que sí.

Esto es una más de las miles de anécdotas que podría contar. Cinco años en la Unidad de Operaciones Especiales dan para mucho y marcan a una persona. Cuántos «cafés», por llamarlos de alguna manera, enriscados en un cortado



Patrulla de la UOE para lanzamiento a tierra.





*Fast-Rope sobre patrullero navegando.*

de la costa cartagenera. Cuántas latas de cocido, sin calentar, por supuesto, en alguna quebrada canaria. Cuántas veces he compartido el abrigo, la comida, el agua con mis hombres, hombres que me han dado pruebas de una lealtad sin límites.

Todos los años, por Navidad y Año Nuevo nos reunimos en el local de la UOE. Allí, los que no han podido marchar a casa y los que en San Fernando vivimos, nos tomamos un jamoncito y una cerveza que pagamos a escote.

Allí acuden esposas, novias e hijos. Y yo, por supuesto, llevo a los míos. Y es que aunque muchas veces se habla de familia en las Fuerzas Armadas, yo en este caso lo siento de verdad. Mientras estuve de Oficial, y después de Comandante en un Estol de la UOE, mis hombres fueron parte de mi familia. Y ahora que ya no estoy allí, aún lo siguen siendo y cuando se cruzan con mis hijos en la playa o en la calle veo cómo los saludan con afecto en reconocimiento de la comunión que todos los *boinas verdes* confesamos. La *boina verde* no es una

prenda que se pueda poner y quitar. La *boina verde* es para siempre.

**Pedro Martínez Rodríguez de Lema**  
*Oficial Operaciones*

\* \* \*

**L**A Unidad de Operaciones Especiales, punta de lanza de nuestra Infantería de Marina, está compuesta en su totalidad por tropa profesional altamente adiestrada y capacitada en la realización de diferentes misiones, empleando diversidad de técnicas para la ejecución de las mismas (buceo, natación, paracaidismo, embarcaciones, escalada, etc.).

Pero realmente no es sólo la preparación, sino el espíritu de lucha y sacrificio, el afán de superación el coraje y el valor puestos siempre en la realización de cualquier actividad, y la voluntad de vencer, lo que hace de estos aguerridos comandos distinguirles como la mejor Unidad de élite de nuestras Fuerzas Armadas.

El gran número de ejercicios realizados a lo largo del año, tanto a nivel nacional como internacional, nos permite

mantener un alto nivel de adiestramiento en técnicas y material diverso empleado por unidades similares a la nuestra. Esta continua e intensa preparación nos perfecciona cada vez más en el óptimo desempeño de nuestras misiones.

Los medios puestos a disposición de la UOE son numerosos y variados (aviones, buques de superficie, submarinos, helicópteros, etc.), lo que permite la realización de cualquier misión en cualquier condición y haciéndose éstas lo más realistas posible; pero, no obstante, en lo que se refiere al equipamiento personal, armamento, comunicaciones, equipo individual (calzado, correajes, material diverso), las necesidades se hacen evidentes, precisando de la pronta actualización.

La única inquietud del personal profesional es adquirir un contrato permanente en las FAS y especialmente decir que la realización de cursos de ascenso y perfeccionamiento retrasan y en algunos casos impiden la vuelta a la UOE. ■

**Héctor Carrión Pérez**  
*Cabo Primero*



CEVACO



## VISITA A LAS INSTALACIONES DEL CEVACO EN LA BASE NAVAL DE ROTA

**CEVACO: EL GRAN DESAFIO  
PARA LAS UNIDADES DE LA FLOTA**

### ¿QUE ES EL CEVACO?

El CEVACO, como Centro de Valoración y Apoyo a la Calificación Operativa para el Combate (CALOPCO), es el organismo creado para colaborar en la obtención de dicha calificación, así como evaluarla por medio de actividades específicas encaminadas a tal fin. La CALOPCO es, por tanto, al mismo tiempo, la definición del nivel de preparación conseguido y el proceso por el cual se apoya y evalúa esta preparación.

El CEVACO, bajo la dependencia del Almirante de la Flota (ALFLOT), asume la responsabilidad de proponerle la asignación de la calificación de «Combate» de aquellos buques que hayan demostrado, después de un período de CALOPCO, encontrarse perfectamente dotados, pertrechados y listos para combatir, con un alto grado de eficacia en sus sistemas y un alto nivel de adiestramiento en la dotación que los utiliza.

Este organismo «palpa» el estado actual de las unidades de la Flota en los aspectos señalados anteriormente, pudiendo de esta forma el Mando conocer de una forma exhaustiva y profunda el grado de operatividad, eficacia y adiestramiento de sus unidades.

### ¿COMO SURGE EL CEVACO?

La Armada, ya en 1960 creó el Centro de Instrucción y Adiestramiento a Flote (CIAF), al que se le asignó la Oficina de Valoración y Adiestramiento a Flote (OVAF), estando estos dos centros ubicados en Cartagena. La misión de esta Oficina consistía en servir como medio de apoyo para alcanzar el adecuado nivel de adiestramiento de las unidades y valorar el nivel de eficacia alcanzado por cada una de ellas.



Esta Oficina ejerció su función durante treinta y tres años de continuos esfuerzos humanos y materiales. Transcurrido este período, la Armada siente la necesidad de comprobar la evolución que en ese mismo período de tiempo había sufrido la preparación de las unidades de otras Marinas aliadas y estudiar si era conveniente incorporar nuevos conceptos que de manera más actual permitieran al Mando conocer de forma más exacta la eficacia de la Fuerza para el Combate.

Así pues, el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA), por medio de la Directiva 01/93, de 15 de octubre, establece un nuevo concepto, el de la Calificación Operativa para el Combate (CALOPCO), dando origen al centro que llevará a cabo este cometido. El día 1 de enero de 1994 se crea este Centro, inicialmente ubicado en las Oficinas de la antigua OVAF, en el edificio de la Flota en Rota.

A finales del mes de mayo de 1994 el Centro pasa a ocupar sus nuevas instalaciones en el edificio de Dotaciones de la Flota.

## ¿QUIEN LO FORMA?

El Centro está mandado por un C.N. Comandante. El personal que forma el CEVACO está constituido por 78 personas, de la siguiente forma:

- Un C.N. Comandante.
- Un C.F. Coordinador.
- Nueve CC.CC. y siete TT.NN.
- Un Comandante de Intendencia.
- Un Capitán o Teniente de Sanidad (Médico).
- Un Suboficial Mayor.
- Treinta y tres Suboficiales.
- Tres Cabos Primeros.
- Veinte Marineros.

De este total de 78 personas, 54 de ellas constituyen el EAV (Equipo de Apoyo y Valoración), y fácilmente reconocibles en la Base Naval de Rota por sus constantes transbordos en embarcaciones menores dentro y fuera de la dársena, así como por su indumentaria característica (chaquetón verde, etiqueta roja y boina), 23 proporcionan el apoyo para el funcionamiento de la instalación y del EAV y el C.N. Comandante dirige y controla el funcionamiento del conjunto.

## ¿CUALES SON SUS COMETIDOS?

Como organismo bajo la dependencia directa del ALFLOT tiene como cometido principal colaborar en la consecución de la apropiada calificación para las unidades de la Flota. Además, como cometidos secundarios el CEVACO tiene asignados los siguientes:

- Colaborar en el adiestramiento en una o más áreas específicas de las Unidades que lo precisen y que ordene el ALFLOT.
- Comprobar el mantenimiento de la calificación asignada a los buques que se le indiquen durante el transcurso de su ciclo de actividad.
- Asumir la calificación operativa de los nuevos equipos y sistemas que se incorporen a las Unidades.
- Ejercer las responsabilidades inherentes al grupo de seguridad operativa de la Flota.
- Formular los informes correspondientes a las inspecciones y valoraciones que se realicen.

## ¿COMO ESTA ORGANIZADO?

Para el desarrollo de estos cometidos el CEVACO está organizado en una División por departamentos, incluyendo cada uno de ellos una subdivisión por áreas lo más similar posible a la organización de un buque tipo escolta, con objeto de poder facilitar la comunicación y apoyo durante el desarrollo de las actividades.

De acuerdo con lo anterior, la organización del CEVACO es la siguiente:

- Cinco Departamentos y un Area Principal, todos ellos controlados por el C.F. Coordinador.
- Departamento de Seguridad Interior.
- Departamento de Control del Buque.
- Departamento de Sistema de Combate.
- Departamento de Energía y Propulsión.
- Departamento de Aprovisionamiento y Habitabilidad.
- Area Principal de Seguridad Operativa.

## ¿CUALES SON SUS ACTIVIDADES?

Antes de enumerar las actividades que este Centro ha desarrollado en su corta vida, es conveniente comentar qué tipo de actividades desarrolla. Estas actividades son las siguientes:

- CALOPCO's en dos modalidades, general y específica (la duración de una CALOPCO general suele ser de cinco semanas).
- Adiestramientos en las áreas que se solicite u ordene.
- CALOP's de los equipos y sistemas de nueva instalación.
- Inspecciones programadas u ocasionales.
- Seguridad operativa como Grupo SEGOP de la Flota.

Los buques que han efectuado la CALOPCO son los siguientes:

**Año 1994:** Fr. «Cataluña» (del 31 de enero al 27 de febrero), Fr. «Reina Sofía» (del 14 de marzo al 22 de abril), Cb. «Infanta Cristina» (del 9 de mayo al 3 de junio), Fr. «Baleares» (del 19 de septiembre al 14 de octubre), Fr. «Extremadura» (del 19 de septiembre al 14 de octubre), Fr. «Asturias» (del 21 de noviembre al 18 de diciembre), Fr. «Navarra» (del 1 de octubre al 28 de noviembre).

**Año 1995:** Fr. «Santa María» y Cb. «Diana» (del 30 de enero al 28 de febrero), PA «Príncipe de Asturias» (del 17 de abril al 12 de mayo), Fr. «Canarias» y Fr. «Victoria» (del 11 de septiembre al 11 de octubre), Cb. «Cazadora» y Cb. «Vencedora» (del 23 de octubre al 17 de noviembre), BAC «Patiño» (del 14 de octubre al 7 de diciembre).

Durante su corto período de vida el CEVACO ha realizado una intensa actividad, superando con creces la evaluación de ocho buques anuales previstos en la Instrucción de su creación. Este Centro también ha adiestrado y evaluado a buques de la Marina marroquí.

Como resumen, la Armada dispone actualmente de un organismo que asume la responsabilidad de adiestrar, evaluar y mantener el adecuado nivel de calificación operativa para el combate de sus Unidades. Esto supone un gran reto y esfuerzo para el personal destinado en este Centro en los aspectos técnicos y pedagógicos, aportando toda su experiencia y trabajo en la medida de lo posible con el fin de poder apoyar al buque en todo momento.

Para el buque de la Flota supone un gran desafío el superar con su trabajo principalmente los ejercicios diversos que se programan, atender todas las recomendaciones y sugerencias que el equipo humano del CEVACO realiza, así como superar los famosos ejercicios COMBATEX, donde el buque es sometido a un escenario complicado, manteniendo a la dotación en un estado de tensión.



## ¿QUE OPINA EL PERSONAL DESTINADO EN EL CEVACO?

Se ha efectuado un sondeo a varios miembros del CEVACO sobre cuáles son sus impresiones sobre la función del Centro, así como su experiencia en el mismo.

### ► Para el C.C. Yusty, Jefe del Departamento del Área de Energía y Propulsión:

«Vaya por delante que, en mi caso personal, el venir destinado al CEVACO como componente del equipo inicial, supuso un cambio importante en mis planes; estaba destinado como Jefe del Servicio de Máquinas del Portaaviones "Príncipe de Asturias" y contaba con ascender embarcado en el BAC "Patiño", desempeñando el mismo destino.

Las primeras referencias recibidas hablaban del CEVACO como una OVAF "a la inglesa", con muchas innovaciones sobre aquella, actualizándola, imponiendo unos métodos más directos y exigentes y centrando el adiestramiento desde el principio en el combate. Dos Oficiales pertenecientes a la antigua OVAF participaron en el adiestramiento de la Corbeta "Cazadora", formando parte del equipo inglés que lo efectuó en Portland en mayo, junio y primera semana de julio de 1993. Posteriormente, yo mismo lo hice en mayo y junio del 94 con el adiestramiento de la Fragata "Reina Sofía".

Nada más llegar, y sin apenas tiempo para asumir mis nuevas funciones, me encontré a bordo del primer buque para comenzar su adiestramiento. El fin perseguido era conseguir el mejor funcionamiento del conjunto del buque en todas las situaciones, con la vista puesta en la más exigente: el combate, los medios; una serie de ejercicios que aumentan su complejidad de forma progresiva.

Lo que más dificultad me supuso fueron los métodos de control y evaluación de los ejercicios, basados en "debriefings en caliente" e informes escritos a vuelapluma que nunca era capaz de acabar en el plazo previsto. Era desesperante a veces y sólo me salvó la convicción de ser capaz de hacer lo mismo que cualquier otro con una preparación similar.

Debido a lo ajustado de la programación, el horario es con frecuencia muy prolongado. A las 7,30 comienza el *briefing* para coordinar los ejercicios del día; todos en el salón de actos del Centro con el chaleco salvavidas puesto y el "cuchillo entre los dientes". Comienza la guerra. Desde una lancha tomamos al abordaje al sufrido buque; su personal, con cara de sueño por haber estado fondeados, corrigiendo las deficiencias habidas en los ejercicios del día anterior y haberse levantado temprano para arrancar y limpiar el buque, nos observa desde cubierta como pensando: "A ver que tal nos sale hoy". Ya sólo quedan... días. La hora del desembarco varía mucho en función de los ejercicios programados, pero puede darse como media las 19,00. A continuación, barqueo, traslado al Centro y llegar a casa en el Puerto de Santa María, Rota, San Fernando, Jerez o Cádiz.

Dada la tensión que se crea a bordo, beneficiosa, por una parte, teniendo en cuenta que el buque está adiestrándose para el combate, situación de extrema tensión, tenemos que estar muy pendientes para evitar roces innecesarios que deterioren nuestras relaciones personales con compañeros y amigos de toda la vida, sin dejar, por otra parte, de hacer y decir lo que debemos en cada momento, reflejando la realidad, "sin suavizantes ni colorantes", en toda su crudeza.

Lo ajustado de la plantilla, suficiente para la actividad prevista para el Centro, nos obliga, cuando recibimos "trabajos extra", a esfuerzos físicos y sobre todo mentales de adaptación a la nueva situación: reprogramación de ejercicios, redistribución del personal para tratar de cubrir todos los objetivos y, en general, a un estrés añadido. Sin embargo, es inevitable a veces debido a la necesidad perentoria que tienen algunos buques de adiestramiento, especialmente tras un período de obras o relevo masivo de personal y cuan-

do deben participar en una fuerza multinacional.

La camaradería y el compañerismo entre los componentes del CEVACO toma aquí la forma de comprensión, espíritu de colaboración y conciencia de equipo. Es agradable y facilita la labor de todos el ser escuchado y no solamente oído. Los problemas de una cualquiera de las áreas son problemas del Centro y entre todos buscamos la mejor solución.

Por último, es obligado reconocer la satisfacción de trabajar con un grupo de buenos profesionales con elevado nivel de conocimientos y espíritu de entrega, lo que hace difícil el desánimo, al comprobar cómo otros con el mismo o más trabajo, madrugando más por vivir más lejos, y con más problemas personales, mantienen la moral alta y la sonrisa.»

### ► Opina el C.C. Martínez Núñez, perteneciente al Departamento de Sistema de Combate, Jefe del Área de Guerra Electrónica:

«Para un Capitán de Corbeta del Cuerpo General, venir destinado a este Centro es, en primer lugar, una excelente manera de conseguir no alejarse de los barcos. Especialmente, como es mi caso, si uno acaba de ascender y hay riesgo de ocupar un despacho en "el interior", probablemente con gran cantidad de interesantes papeles esperándole, todos conteniendo variedad de problemas urgentes.

Pero es también un destino como pocos para desarrollar una labor y que dé tiempo a ver su fruto.

Quizá por la aún corta edad del Centro, pero también por la necesidad de su cometido, los diferentes estamentos de la Flota y de la Armada alargan como pueden sus recursos y aunque, por supuesto, pediríamos el doble, lo cierto es que disponemos de un apoyo que es difícil de conseguir para otros. Esto permite, poco a poco, barco a barco, ir dando esos "empujoncitos" que nuestra Flota necesita.

El CEVACO ofrece mucho. Ofrece como ningún otro destino el contacto con el auténtico corazón y esencia de la Armada, como es el buque de superficie de la Flota. Esto pienso que a veces, en la complejidad de nuestra organización, se olvida un poco.

Exagerando, pero no mucho, parece que se conoce mejor el barco desde aquí que embarcado en uno de ellos. Porque se conoce desde dentro de todos ellos. Y también porque se conoce a través de sus problemas. Porque se ve perfectamente como llega cada barco, cómo le cuesta y cómo sale. Y aunque, por supuesto, querríamos que todos saliesen al ciento por ciento (más lo quieren sus mandos y sus dotaciones), el adiestramiento que reciben compensa con creces el esfuerzo que todos hayamos podido realizar. Esta tarea permite obtener la perspectiva e imaginar hasta dónde puede llegar cada unidad. Y adonde puedan llegar, llegará la Armada.

Como lugar de trabajo, aunque nadie desde fuera lo diría, es un destino agradable. La clara meta común acelera el mejor entendimiento de la plantilla.

Y, por último, en el aspecto familiar, aunque ya nadie se cree que éste sea un "cómodo" destino de tierra, pues la voz de alarma ha corrido rápido para avisar al despistado del engaño. Tengo que decir que esa alarma es exagerada: es verdad que lo mucho que ofrece tiene un precio: el tiempo, todo tu tiempo. Pero es raro el día que no se ve a la familia; eso les gusta a nuestras mujeres. Aunque también es raro el día que llegamos con tiempo para que nos puedan "asignar" alguna tarea; eso ya no les gusta tanto. El hogar se siente siem-



pre cercano y no existe ese sentimiento de ser culpable de abandono que a veces merodea en los destinos a bordo.

Al leer estas líneas, seguro que muchos piensan que todo esto no es nuevo y que su destino es muy parecido; si es así, ¡enhorabuena! Yo sólo digo: Ven y descúbrello, te lo recomiendo.»

### ▶ **Las impresiones del T. N. Rosique, Jefe del Departamento de Seguridad Interior:**

«Ya que somos el órgano de calificación para el Combate, debemos dar ejemplo con nuestra corrección en el trato. Los resultados que se obtienen en la corrección de deficiencias que se pretende en las unidades (material y adiestramiento) son mayores cuando se realizan con “tacto” y tocando las “teclas” adecuadas de cada individuo. El trato comprende desde Oficiales a Marinería, pasando por todas las categorías y tipo de personalidad.

Es muy importante este punto, ya que las deficiencias pueden proceder de una problemática de orden superior, como puede ser la falta de personal, las carencias de cursos específicos, la baja disponibilidad económica para obras o adquirir material, etc. Sin embargo, es necesario denunciar las deficiencias que se detectan.

Las cualidades pedagógicas y psicológicas surgen de una de las misiones del Centro: “adiestramiento”. Al ser un período tan intenso, es necesario tener en cuenta la problemática ya comentada anteriormente y la actividad del buque. Lo que se debe evitar es que una excesiva “presión” haga ineficaz un período de adiestramiento tan intenso.»

### ▶ **Finalmente, impresiones del Subteniente Nieto, perteneciente al Departamento de Sistema de Combate Area Guerra Bajo la Superficie:**

«El CEVACO, para los Suboficiales, ante todo supone un reto personal en el aspecto profesional, pues representa poner a prue-

ba diariamente sus conocimientos profesionales, su capacidad de trabajo y, por qué no decirlo, sus dotes pedagógicas y psicológicas.

Sin importar la especialidad ni el ámbito donde tiene que aplicar sus conocimientos, son tantos, tan diversos y complejos los sistemas y equipos instalados a bordo de las distintas clases de buques de la Armada (desde el PA “Príncipe de Asturias” hasta el AOR “Patiño”, pasando por las Fragatas FFG’s, las veteranas DEG’s y CB’s, los buques del grupo Delta), cada uno con sus diferentes sistemas de propulsión, armas, electrónica, organización, etc., que supone realizar un gran esfuerzo personal para mantener los conocimientos al día, estudiando y asimilando tanto las últimas tecnologías como los nuevos procedimientos y aglutinar todo ello con la experiencia, iniciativa personal e idiosincrasia de cada uno para conseguir transmitirlo a las distintas dotaciones y obtener el máximo rendimiento y la mejor puesta a punto de los buques de la Flota.

Asimismo, y como se comentó al principio, para estar destinado en el CEVACO también hay que disponer de amplias dotes de pedagogía y de psicología para realizar el adiestramiento y en menor medida, y lo que es más delicado, las correcciones de aquellos aspectos o actitudes profesionales que por quedar en desuso y obsoletos deban ser corregidos con la suficiente suavidad y firmeza para no herir susceptibilidades del personal, compañeros, o incluso amigos, de las dotaciones de los buques en período CALOPCO.

Atrás quedan los madrugones, los embarcos y desembarcos a lo “rambo”, las largas jornadas y la tensión de trabajar sin horario a fin de tenerlo todo dispuesto para los ejercicios del siguiente día en la mar; que cuando acaba el COMBATEX final ya está todo olvidado, siendo el momento de las “frases célebres” y de departir y comentar amigablemente con los compañeros de los buques en período CALOPCO los momentos álgidos de la misma, aunque no por mucho tiempo, pues ya está el Comandante pidiendo los informes, y no hay que olvidar que en unos pocos días: ¡vuelta a empezar! ■





**CENTRO  
DE PROGRAMAS  
TACTICOS Y CENTRO  
DE INSTRUCCION Y  
ADIESTRAMIENTO**





**E**N el verano de 1985 se recibían en un flamante edificio de la B. N. de Rota los primeros equipos pertenecientes al simulador del CIC de fragatas y portaaeronaes del Grupo de Combate.

Tras una entusiasta lucha con el calendario, la instalación quedaba lista para que, menos de tres meses después, el día 14 de octubre, treinta y dos hombres de la Fragata «Santa María» comenzaran a recibir el primer Curso de Instrucción y Adiestramiento de su Sistema de Combate.

Iniciaba así su andadura el CPT/CIA y se obtenía el primer fruto de un largo proceso, nacido de la inquietud de dotar a nuestro Grupo de Combate, entonces aún en estado embrionario, con una adecuada infraestructura de apoyo en tierra.

## ORIGENES

Cuando la Armada decidió la construcción del Grupo de Combate, no se le escapó el esfuerzo que iba a suponer el adaptarse a tanta innovación. Había que sumergirse en nuevos conceptos, familiarizarse con sistemas nunca antes vistos y operar equipos bien distintos de los de entonces, aprendiendo a obtenerles el máximo rendimiento.

Por otra parte, había que planificarse para asegurar el sostenimiento de las unidades, siendo éste un campo en el que adquieren especial relevancia los diferentes programas informáticos que alimentan a los Sistemas de Combate.

Pensando en ello se reconvirtieron y adecuaron arsenales, escuelas y otros centros; se previó una nueva estructura de mantenimiento a nivel de Segundo Escalón, y se dispuso que, paralelamente a la adquisición de los equipos a instalar a bordo de los buques, se gestionaran y desarrollaran otros, tanto similares a los de a bordo como específicos, con los que constituir un Centro de Programas Tácticos (CPT) y un Centro de Instrucción y Adiestramiento (CIA) dotado de un simulador de CIC.

Con esta trascendente decisión, que los propios americanos desaconsejaron por arriesgada, nuestra Marina hizo gala de una gran ambición y valentía, en la que influyeron principalmente dos factores:

1.º La necesidad de ser capaces no sólo de mantener los programas operativos, que inicialmente se adquirieron en EE.UU., sino también en corregirlos y complementarlos de acuerdo a nuestras propias necesidades.

2.º Además de elevar el nivel técnico de nuestros Oficiales, lo que permitió concretar nuestros criterios tácticos en programas propios, también se pensó, con una moderna mentalidad y visión de futuro, en arrastrar a las empresas españolas hacia

una actualización tecnológica que, como consecuencia inmediata, posibilitara nuestra independencia y fomentara el desarrollo de nuevos proyectos en los campos relacionados con la Defensa.

A finales de 1981, una representación de la Armada española se radicó en las factorías de Sperry System Management en Long-Island (NY).

Durante cinco largos años este grupo, formado por Oficiales y Suboficiales analistas programadores, futuros profesores e instructores del CIA, llevó a cabo el aprendizaje de la nueva tecnología, participando en el desarrollo de la documentación, controlando la integración de los equipos y, finalmente, inspeccionando las pruebas, que concluyeron con la aceptación definitiva de los sistemas.

Con la progresiva llegada de los equipos a España y de los hombres que formaron el grupo de trabajo nació el CPT/CIA el 16 de enero de 1985, fecha en que se firmó la Orden Ministerial que dispuso su creación, ubicándose en la Base Naval de Rota.

## MISION

La razón de ser del Centro de Programas Tácticos y Centro de Instrucción y Adiestramiento tiene un enunciado muy simple: apoyar al Grupo de Combate, y esto tan simple se traduce en:

- Mantener los programas operativos del Grupo de Combate.
- Generar los nuevos programas que le ordene el Estado Mayor de la Armada.
- Adiestrar a las dotaciones del Grupo de Combate en el Area de Mando y Control.
- Participar en la evaluación de los resultados registrados en pruebas, operaciones y maniobras.
- Colaboración en la elaboración y difusión de la doctrina de empleo de los nuevos sistemas.

Posteriormente la misión se vio ampliada en:

- La Guerra Electrónica, instruyendo y adiestrando a las dotaciones.
- El asesoramiento al EMA en todo lo que se refiere a la Guerra Electrónica, para conseguir la máxima eficacia de ésta en la Armada.
- La colaboración con otros centros de enseñanza en la promoción de oficiales especialistas, suboficiales de la Escala Básica y marinería y tropa profesional en todo lo relacionado con los Sistemas de Combate.
- Impartir el curso de Oficiales de Acción Táctica TAOS.
- La colaboración con la OTAN en los Grupos de Trabajos Data Link Working



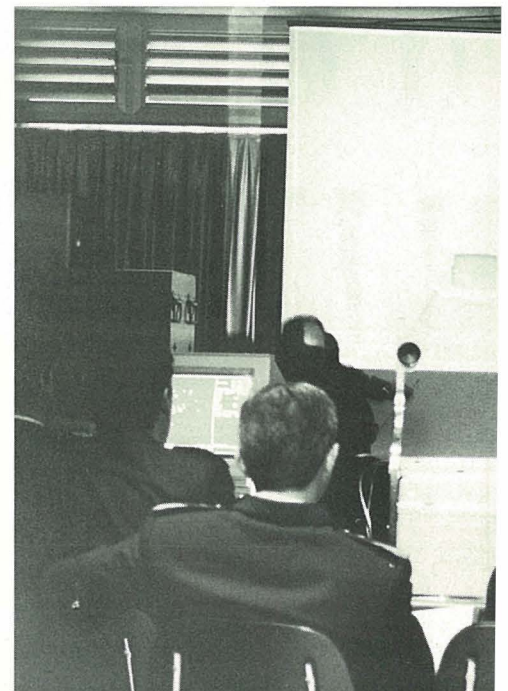
Group formateo de mensajes operativos y Maritime Working Party.

## ESTRUCTURA

El CPT/CIA actualmente depende del Almirante de la Flota, salvo en los cometidos de Instrucción que depende del Almirante de Enseñanza Naval, estando clasificado como escuela tipo A por los cursos de Almirantes, Jefes y Oficiales que imparte; tipo B, por los cursos de Suboficiales de la Escala Básica, y tipo C, por los cursos para Cabos y marinería profesional.

La estructura interna del CPT/CIA actualmente se caracteriza por la existencia de tres grandes bloques:

- Una Sección de Programas nutrida por Analistas de Sistemas y Programadores, en la que radica el CPT.
- Una Sección de Adiestramiento nutrida por Jefes, Oficiales y Suboficiales







procedentes de buques del Grupo de Combate.

- Una Sección de Mantenimiento formada por personal electrónico y de otras especialidades altamente cualificadas para mantener operativos los equipos del Centro y cooperar con la Sección de Adiestramiento en los cursos de mantenimiento y equipos.

Las citadas secciones no se pueden considerar como tres compartimentos estancos; por el contrario, para llevar a cabo el trabajo tienen forzosamente que actuar conjuntamente y con gran dependencia entre ellas.

Así, la Sección de Programas basa y apoya parte de su función creativa en experiencias que provienen de la Sección de Adiestramiento, como utilizadores prácticos de los Sistemas. Estos, a su vez, involucran muy activamente en labores de instrucción a las otras dos secciones y tampoco resulta nada inusual encontrar a programadores y adiestradores empeñados en tareas de mantenimiento.



## INFRAESTRUCTURA

La trascendencia de las misiones a desarrollar por el CPT/CIA llevó a la Armada a realizar un notable esfuerzo que aún continúa y tendrá que seguir para realizar los proyectos que se realizarán en un futuro muy próximo.

En la planta baja del edificio y ocupando una superficie de unos 600 m<sup>2</sup>, se alinea un pequeño «ejército» de calculadoras, consolas, simuladores, paneles y otros equipos de muy diversa naturaleza que desde 1985 han estado sometidos a las mismas modificaciones y mejoras que se han efectuado en los sistemas de los buques. A todo ello hay que añadir los equipos llegados con la incorporación del CI-GE y otros nuevos que a lo largo de estos diez años han venido a formar parte del CPT/CIA.

Así, la instalación del CPT/CIA puede ser agrupada en ocho espacios o áreas diferentes:

- Simulador de CIC.
- Sala de Simulación.
- Area de Guerra Antisubmarina.
- Area de Prueba de Programas.
- Area de Sistema TRITAN.
- Area de Guerra Electrónica.
- Area de Integración.
- Area de Sistema de Desarrollo.

Todas ellas dotadas con los medios más avanzados para llevar a cabo las tareas encomendadas.

## ACTIVIDAD

Los dos factores fundamentales que se tuvieron en cuenta en el momento de tomar aquella valiente decisión entraron en funcionamiento con el inicio en el CPT/CIA del proyecto TRITAN en el año 1985, cuyo objetivo era integrar a las fragatas tipo «Baleares» en el Grupo de Combate, proyecto que se puede considerar como el «espaldarazo» del Centro y que fue dirigido por la Armada y desarrollado en el CPT/CIA con la colaboración de FABA, SAINCO, y BAZAN. Este proyecto culminó en el verano de 1991 con la integración del SC. TRITAN en la última Fragata DEG «Andalucía».

Con este éxito se comenzaron a ver los resultados reales de la capacidad del personal de la Armada y la iniciación de empresas civiles en la colaboración y aprendizaje de los Sistemas Tácticos.

A partir del proyecto TRITAN y a lo largo de estos diez años la actividad del CPT/CIA ha sido:

- Mantenimiento de los programas operativos de los Sistemas de Combate de las Fragatas «Baleares» y «Santa María» y

el Portaerones «Príncipe de Asturias», conjuntamente con EE.UU.

- Actualización de los Programas Operativos de las unidades del Grupo de Combate a las distintas versiones (seis versiones en fragatas FFG's, siete versiones en portaerones y cuatro versiones en fragatas DEG's).

- Actualización de la Capacidad de Evaluación de la Amenaza y Asignación de Armas (TEWA) del Programa de Mando y Control de Portaerones.

- Desarrollo del programa operativo de las Fragatas «Navarra» y «Canarias».

- Integración de la Guerra Electrónica del helicóptero LAMPS en el Sistema de Combate de las Fragatas «Santa María»; en esta tarea participó la Empresa ERIA, integración que dio sus buenos resultados en la Guerra del Golfo Pérsico.

- Participación con la Empresa Tecno-bit en las especificaciones y pruebas de su implementación del LINK-II en el sistema de Combate de la Escuadrilla de Corbetas.

- Colaboración con la Empresa Bazán/FABA en el desarrollo y pruebas del Sistema de Armas DOFNA.

- Asistencias a reuniones de la Junta de control de la Configuración Software, Junta Táctica, Junta de Guerra Electrónica y Grupos OTAN.

- Potenciación del Area de Nuevos Proyectos (I+D), donde se han realizado los proyectos siguientes:

- Programa PHOENIX, para presentación de la información LINK-14 en pantallas y *plotter*.

- Adaptación a PC del programa de Ayuda al lanzamiento de Misiles HARPOON.

- Integración de los GPS comerciales con los Sistemas de Combate de las unidades del Grupo de Combate.

- Participación en las especificaciones y pruebas de las consolas CONAN desarrolladas por Sainisel, que operan a bordo de las dos últimas FFG's «Navarra» y «Canarias», así como las que montará el portaerones tailandés y futura F-100.

- En colaboración con la oficina del Proyecto de las Fragatas F-100 se ha participado en la valoración del Sistema de Combate Holandés SEWACO F.D. a través del demostrador tecnológico NEP-C2, ubicado durante un año en el Centro y con la presencia de técnicos de la empresa holandesa Signaal-Apparaten.

- Pruebas de calificación operativa de los equipos de Guerra Electrónica DE-NEB, Neptuno, ELNATH, ULQ-100, colaborando estrechamente con la empresa Ceselsa en las pruebas y especificaciones de nuevos equipos.

- Colaboración con la OTAN en el mantenimiento de los STANAG's referentes a los distintos tipos de LINK -LINK-14, LINK-11, LINK-16-, median-



te la participación en el Grupo DLWG (Data Link Working Group) de la OTAN.

- Colaboración con la OTAN en el mantenimiento y actualización de las publicaciones tácticas y de comunicaciones mediante la participación en el Grupo de la OTAN MTWP (Maritime Working Party).

- Participación en los análisis de grabaciones acústicas y Guerra Electrónica.

En cuanto a enseñanza, se participa en:

- La información, instrucción y adiestramiento, respectivamente, de Almirantes, Jefes y Oficiales, Suboficiales y marinería profesional, en lo referente a la enseñanza y operación de los Sistemas de Combate mediante cursos a diferentes niveles, en colaboración con las Escuelas de la Armada ETEA, EARMA, ETAN-JANER.

- Instrucción y adiestramiento de operadores de los equipos de Guerra Electrónica de las unidades.

- Instrucción y adiestramiento de operadores de LINK-11 y 14.

- Formación de Oficiales ATACOS, TAOS, y Guerra Electrónica mediante cursos de duración de tres, seis y dos meses, respectivamente.

Actualmente y como proyectos importantes se están realizando:

- El desarrollo del sistema de Combate del portaaviones tailandés, juntamente con Bazán/FABA, cuyo contrato se ha firmado el día 6 de noviembre entre Bazán/FABA y Tailandia, así como en la instrucción y el adiestramiento de Oficiales y Suboficiales tailandeses en el Sistema de Combate que se les está desarrollando.

- Desarrollo del Programa ORCA para punteo pasivo en la Lucha Antisubmarina.



- Colaboración con la Oficina del Proyecto de las Fragatas F-100, coordinando las actividades encaminadas a la transferencia de tecnología entre la empresa americana Lockheed Martin y las nacionales Bazán y Sainisel, así como la elaboración de las especificaciones del sistema.

- Colaboración con el Ejército del Aire en las pruebas y aceptación del traductor de enlace entre LINK-11 y el Sistema de Defensa Aérea SADA, así como la instrucción del Sistema LINK.

- Nuevo Programa de Mando y Control Antisubmarino para las Fragatas clase «Santa María» y «Navarra» (F-81/86).

La actividad del CPT/CIA desde su creación hasta la fecha ha crecido especialmente en todas las áreas; como ejemplo y para dar una idea, refiriéndose sólo al área de enseñanza, se puede decir con satisfacción que de trece cursos anuales en el año 1986 se ha pasado a impartir sesenta cursos anuales en 1994.

Este crecimiento de la actividad es aplicable a las áreas de programas, mantenimiento y colaboraciones con empresas y otros centros.

## FUTURO

Con todo esto y otros objetivos que, sin duda, irán surgiendo, se concluye que el CPT/CIA no va a languidecer por falta de nuevos horizontes.

Por el contrario, las perspectivas de futuro, un futuro que en el propio Centro se va perfilando con el normal desempeño de sus cometidos, son grandes, lo que puede hacer que sea más bien la infraestructura actual la que llegue a resultar insuficiente.

Por ello, con la vista puesta en las próximas misiones que puedan asignarsele, existen ya estudios preliminares conducentes a la preparación del Centro y a su ampliación para asumirlas.

Entre otros, podemos decir que en un futuro inmediato el CPT/CIA estará involucrado en los siguientes trabajos:

- Instrucción y adiestramiento del Comandante, Segundo Comandante y dotación del portaaviones tailandés, así como en las pruebas de aceptación o integración del programa del Sistema de Combate, colaborando estrechamente con las empresas Bazán/FABA y Sainisel.

- Preparación de un grupo de analistas y programadores para realizar las tareas de desarrollo y mantenimiento de los programas tácticos del Sistema de Combate de las F-100, en colaboración estrecha con E.N. Bazán y Sainisel.

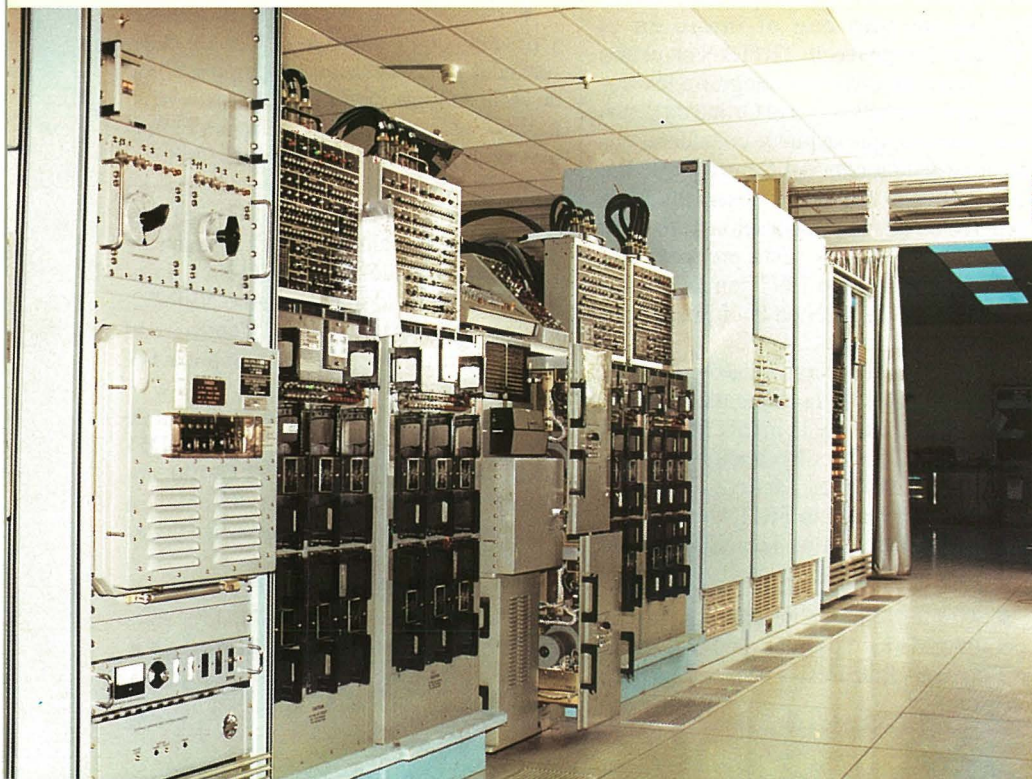
- Ampliación del edificio del CPT/PTA para ubicar los equipos y material necesario para la integración y posterior instrucción y mantenimiento de los programas del Sistema de Combate de las F-100.

- Ubicación de un Simulador Táctico con su dotación, dadas las necesidades que surjan de la Flota, CEVACO, EDAM y Grupo de Combate, para adiestramiento táctico de Oficiales y análisis de ejercicios.

- Participación en especificaciones y desarrollo de nuevos sistemas de Guerra Electrónica.

Finalmente, tenemos que decir que con el estímulo que supone el sentirse depositario de la satisfacción y orgullo de la Armada, el CPT/CIA afronta el porvenir con entusiasmo y esfuerzo, dirigidos muy especialmente a mantener la operatividad de las unidades de nuestro Grupo de Combate, nuestro más valioso elemento de defensa, no sólo en el ámbito naval sino dentro de todo el conjunto de las Fuerzas Armadas españolas.

Desde aquí también se quiere agradecer a todas las personas que desde el inicio del CPT/CIA han participado con su esfuerzo y trabajo para lograr los éxitos alcanzados. ■







# 31 ESCUADRILLA DE ESCOLTAS



## ALGO DE HISTORIA

La construcción de las fragatas que hoy conforman la 31 Escuadrilla de Escoltas tiene su origen en el año 1964, cuando, la Marina de los EE.UU. ofreció su colaboración y asistencia técnica para la ejecución en España del Programa Naval.

En marzo de 1965, una comisión de expertos de la Marina de los EE.UU. visitó las factorías de la E. N. Bazán y las principales industrias nacionales auxiliares de la construcción naval, con el fin de informar sobre la posibilidad de construcción en España de las fragatas tipo DEG-7.

Al año siguiente, en marzo de 1966, se firmó en Wáshington un contrato entre la Dirección General de Construcciones e Industrias Navales Militares y el Bureau of Ships de la Marina de los EE.UU. que regulaba la asistencia técnica a prestar por esta última y, en general, su participación en la construcción de las fragatas.

Finalmente, en enero de 1967 se dio la orden de ejecución a la E. N. Bazán para la construcción en Ferrol de cinco fragatas tipo DEG-7.

La 31 Escuadrilla de Escoltas (antiguamente 31 Escuadrilla de Fragatas) se constituyó como tal el día 10 de julio del año 1975 (OMC núm. 188/75) y quedó integrada desde el 1 de octubre de ese mismo año en el Mando de Escoltas, a su vez parte constituyente de la Flota.

La 31 Escuadrilla de Escoltas está constituida por las unidades siguientes:

- FFMV «Baleares» (F-71).
- FFMV «Andalucía» (F-72).
- FFMV «Cataluña» (F-73).
- FFMV «Asturias» (F-74).
- FFMV «Extremadura» (F-75).

Algunas misiones han sido:

- «Cataluña» realizó once evacuaciones. Este hecho tuvo un gran eco en la prensa italiana y holandesa, así como en el canal de televisión europeo Sky News.

- Participación en el embargo decretado por las Naciones Unidas a Irak durante la Guerra del Golfo Pérsico.

- Participación en el Control del Embargo a países de la antigua Yugoslavia.

En la actualidad es esta última la misión más importante que está llevando a cabo la Armada, por el continuo despliegue de unidades en aguas del mar Adriático y la diversidad de naciones que participan en el mencionado embargo.

## ALGO DEL PRESENTE

La 31 Escuadrilla de Escoltas está al mando nominal de un Capitán de Navío (COMANDES-31). Tiene una Jefatura de Ordenes formada por el siguiente personal:

Un Capitán de Corbeta (G), Jefe de Ordenes. Un Capitán de Corbeta, Jefe de Máquinas. Un Teniente de Navío (C), Oficial de Ordenes. Un Capitán Médico, Jefe de Sanidad, dos Tenientes/Alféreces Médicos, Atención Sanitaria. Un Capellán, atención religiosa. Tres TT.NN/AA.NN. (EM6/CE), Núcleo Sist. Armas.

Aunque el aspecto exterior de los buques difiere poco del original, se han producido una serie de variaciones apreciables. Las más destacadas corresponden

a la antena del TACAN (la «Baleares» fue la única en disponer de él durante bastantes años), los misiles HARPOON y los montajes del CIWS Meroka, así como el radar RAN-12L.

Aún mayor que el cambio experimentado en la silueta de estos bellos buques es el que ha sufrido la concepción misma de la plataforma como arma de guerra.

Por una parte, la transformación de la planta propulsora para poder actuar con gas-oil F-76 en lugar del fuel NSFO original, debido a que este combustible era cada vez más difícil de suministrar por parte de la mayoría de los países de la OTAN.

Por otro lado, la radical transformación sufrida en el Sistema de Combate. El Centro de Información y Combate (CIC) de los buques de la Escuadrilla, en la época en que se construyeron los barcos, era





integrado y modular. En él se podían considerar las siguientes zonas diferentes pero de actuación coordinada: comunicaciones, detección y evaluación (antiaérea, antisuperficie y antisubmarina), guerra electrónica y control de armas. Como cualquier CIC, su misión era la de mantener informado al Mando en todo momento de forma ordenada, recogiendo, exponiendo, evaluando y difundiendo toda la información susceptible de aplicación en la acción que se estuviera llevando a cabo en cada momento.

Los buques fueron modernizados con el Proyecto TRITANI. Este proyecto tuvo como objetivo primario «dotar a las fragatas clase "Balears" de un sistema de mando y control que las capacitase para integrarse en el grupo de combate».

Aparte de este objetivo primario, puramente operativo, el proyecto ofreció otros

secundarios de extraordinaria importancia para la Armada y la industria nacional, entre los que se pueden destacar los siguientes:

- Reducción de la dependencia de tecnología extranjera.

- Optimización de los recursos propios realizando con la Armada y la industria nacional un Proyecto de Ingeniería de Sistemas de Combate.

Como consecuencia de los cambios anteriormente relatados, la organización interna de los buques ha sufrido una profunda transformación, principalmente al desaparecer la tradicional organización por servicios y ser sustituida por los sistemas.

Otro aspecto no menos importante, en lo que a cambios se refiere, ha sido la progresiva incorporación de personal feme-

nino a los distintos buques de la Escuadrilla. Esta incorporación motivó el cambio en la distribución de alojamientos para dicho personal. Esto se vio favorecido por la supresión de los torpedos MK-37 que montaban los barcos, en cuyo compartimento se ubicaron las camaretas y servicios para personal femenino.

En la actualidad la Escuadrilla cuenta con uno Teniente Médico, una Teniente de Intendencia, dos Alféreces DUE y cuarenta y dos Militares de Empleo de Tropa Profesional femeninos.

La actuación más importante de la Escuadrilla está teniendo lugar en las áreas de Otranto y Montenegro, en las que opera permanentemente un buque de la 31 Escuadrillas de Escoltas encuadrado en las agrupaciones de la OTAN o de la Unión Europea.

El resumen de actuaciones de los buques de la Escuadrilla desde que comenzaron las operaciones en el Adriático es el siguiente:

#### «BALEARES»

Entre 1 de abril de 1993 y 25 de julio de 1993.

Entre 20 de octubre de 1994 y 24 de enero de 1995.

#### «ANDALUCIA»

Entre 27 de septiembre de 1992 y 18 de enero de 1993.

Entre 12 de mayo de 1993 y 24 de junio de 1993.

Entre 15 de junio de 1994 y 14 de octubre de 1994.

Desde el 5 de noviembre de 1995.

#### «CATALUÑA»

Entre 8 de enero de 1993 y 8 de abril de 1993.

Entre 1 de marzo de 1994 y 25 de junio de 1994.

Entre 9 de marzo de 1995 y 5 de agosto de 1995.

#### «ASTURIAS»

Entre 23 de julio de 1993 y 25 de noviembre de 1993.

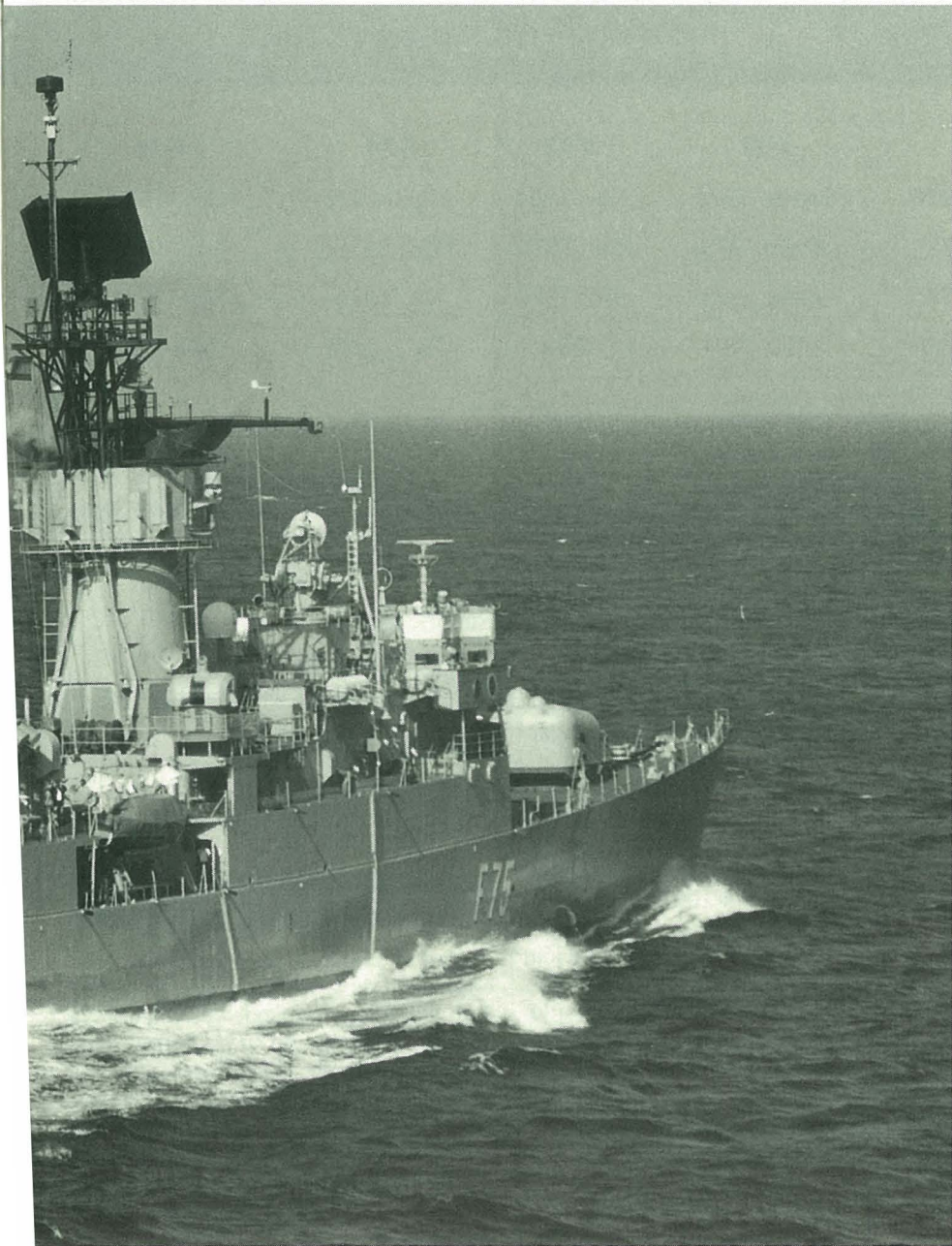
Entre 19 de enero de 1995 y 9 de abril de 1995.

#### «EXTREMADURA»

Entre 22 de julio de 1992 y 25 de septiembre de 1992.

Entre 16 de noviembre de 1993 y 10 de marzo de 1994.

Entre 5 de agosto de 1995 y 5 de noviembre de 1995.







	F-71	F-72	F-73	F-74	F-75
Botadura .....	Agosto 1970	Marzo 1971	Nov. 1971	Mayo 1972	Nov. 1972
Entrega provisional .....	Sep. 1973	Mayo 1974	Dic. 1974	Dic. 1975	Nov. 1976
Entrega definitiva .....	Nov. 1974	Junio 1975	Feb. 1976	Dic. 1976	Nov. 1977
Modernización TRITAN .....	1989-1990	1990-1991	1989	1987-1988	1988-1989

## ALGO DE FUTURO

Como se decía al comienzo y como se ha podido comprobar, la 31 Escuadrilla de Escoltas ha estado en continua evolución.

Es evidente que los barcos, al igual que las personas, no son eternos y que, tarde o temprano, a todos les llega su fin. Pero no es menos cierto que esa vida pueda llegar a ser muy larga y fructífera.

Desde la Comandancia de la 31 Escuadrilla se es consciente de ello y se trabaja para que las misiones que les puedan quedar a los barcos sean ejecutadas como si lo fueran por unidades recién construidas. El entusiasmo y la profesionalidad de las dotaciones hace el resto.

Aunque todos sabemos las dificultades presupuestarias por las que están pasando nuestras Fuerzas Armadas, se confía en alcanzar las metas deseadas.

Para llegar a ese futuro apetecido se cuenta con dos importantes herramientas: la constante evolución que están sufriendo los sistemas de combate y la progresiva profesionalización de las dotaciones.

Por lo que respecta al sistema de combate, hay que señalar que la gran transformación que supuso la entrada en servicio

del sistema TRITAN ha continuado imparable desde el primer día gracias a la dedicación aplicada por el CPT/CIA de la Flota. Así pues, se está en vísperas de implantar en todos los buques de la Escuadrilla la versión 4 del Programa TRITAN, que consigue la total integración de armas, sensores y sistemas de navegación, aumentando notablemente las capacidades del Sistema de Combate de los barcos.

En relación con el aspecto de la profesionalización del personal, hay que dejar constancia de que aumenta a buen ritmo. En la actualidad la tasa media de profesionalización de las dotaciones de los buques se encuentra cercana al 75 por 100 y se espera alcanzar en un plazo no demasiado lejano el 100 por 100.

Por todos los motivos expuestos anteriormente –cambios en la configuración de equipos y sistema de combate y profesionalización de la dotación– ha sido necesario realizar una adecuación de plantilla, para lo que se han efectuado las oportunas propuestas. La futura plantilla, en el caso de ser aprobada, es la que se resume a continuación:

### Oficiales

- 1 Capitán de Fragata.

- 1 Capitán de Corbeta.
- 6 Tenientes de Navío.
- 1 Capitán de Intendencia.
- 9 Alféreces de Navío (Escala Superior y Media).
- 1 Alférez de Fragata.

### Suboficiales

- 15 Subtenientes/Brigadas.
- 23 Sargentos Primeros/Sargentos.


### Marinería Profesional

- 83 Cabos Primeros.
- 113 Cabos/Marineros.

## A MODO DE EPILOGO

Con lo expuesto se ha querido dejar constancia de la labor continuada de una Escuadrilla que, no por veterana, haya perdido a lo largo de su prolongado currir a través de la reciente –y no tan reciente, historia de la Armada ni un ápice de su afán por trabajar, evolucionar mejorando y hacer todo lo que está en las manos y en la voluntad de los hombres y mujeres que la componen para conseguir un mejor servicio a España. ■





*La publicación de este número extraordinario dedicado a la Fuerza Naval me invita gratamente a dirigirme desde estas páginas a los hombres y mujeres que constituyen nuestros «escalafones».*

*La razón de ser de la Armada es la Fuerza, de la que el personal es parte fundamental y a la que debe prestar todo el apoyo. Esta simple idea tiene múltiples implicaciones en una época de restricciones presupuestarias. La cantidad y calidad del personal entra en litigio con el mantenimiento y creación de la Fuerza; buscar este equilibrio obliga a restringir gastos hoy para poder mantener, cara al futuro, la Armada que todos queremos. Si es así, todos deberíamos recordar que la satisfacción del deber cumplido es nuestro único pago a los sacrificios y desvelos que nos exige la profesión militar.*

*Confieso que hay momentos en que firmar un destino o un escrito relacionado con el personal resulta duro, pero hay que hacerlo. También otras veces es motivo de alegría. Por eso hoy, en que me toca la agradable misión de desearos unas **MUY FELICES FIESTAS NAVIDEÑAS** y un **VENTUROSO AÑO 1996**, en mi nombre y en el de todo el personal que trabaja en esta Jefatura, es para mí un motivo más de satisfacción personal.*

*Sólo me queda desearos armonía en vuestras familias y con la gran familia que formamos toda la Armada. Y en especial a las familias de los que en estos días estarán ausentes de su hogar, deseando que encuentren en esa entrega la compensación de la ausencia.*

*Para todos, mis mejores deseos,*

*Juan José Estel*

---

*Madrid, diciembre de 1995*



