

NÚMERO 80  
Marzo 1997



CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA  
JEFATURA DE PERSONAL

# **B** **LETIN** **INFORMATIVO** **PARA PERSONAL**

**S. A. R. el Príncipe de Asturias recibe el distintivo de  
«PILOTO DE AERONAVES»**



S. A. R. el Príncipe de Asturias recibe el distintivo de  
«PILOTO DE AERONAVES»



**PORTADA:**  
S. A. R. el Príncipe de Asturias  
recibe el distintivo de  
«PILOTO DE AERONAVES»



**EDITA**

Ministerio de Defensa  
Secretaría General Técnica

**REDACCIÓN**

C/ Montalbán, 2  
28071 MADRID (España)

NIPO: 076-97-019-0

Depósito legal: M. 6648-1970

**DISEÑO GRÁFICO,  
PREIMPRESIÓN  
E IMPRESIÓN**

Imprenta del  
Servicio de Publicaciones del  
Cuartel General de la Armada

**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** EDITORIAL

**2** ALAS DE ORO

**4** AGREGADURÍA DE  
DEFENSA Y NAVAL DE  
GRECIA

**12** LA FLOTILLA DE  
AERONAVES

**28** BODAS DE ORO  
(1946-1996) DEL  
INGRESO EN LA E. N. M.

**30** LA AGRUPACIÓN DE  
INFANTERÍA DE MARINA  
DE MADRID

**39** XXX JORNADA MUNDIAL  
DE LA PAZ, 1997

**42** UNA VISITA INOLVIDABLE  
A LA BAHÍA DE CÁDIZ

**47** LLEGA A LA BASE NAVAL  
DE ROTA LA FUERZA DE  
INFANTERÍA DE MARINA  
PROCEDENTE DE  
BOSNIA

**49** BUQUE DE  
APROVISIONAMIENTO  
DE COMBATE *PATÍÑO*

**56** XXXV CAMPEONATO  
NACIONAL MILITAR DE  
CAMPO A TRAVÉS

**60** BODAS DE ORO CON LA  
ARMADA (1947-1997)

**62** FELICITACIONES A LA  
ASOCIACIÓN DE  
ANTIGUOS MIEMBROS  
DE LA MILICIA NAVAL  
UNIVERSITARIA

**64** ENTREGA DEL  
PATRULLERO *ALBORÁN*  
A LA ARMADA



# Editorial

## UNA NUEVA SINGLADURA

**E**L Boletín Informativo para Personal, nuestro «BIP», acaba de iniciar una nueva singladura a partir del presente número. Los diferentes derroteros por los que ha transcurrido su edición hasta hoy le han traído nuevamente a sus orígenes: el Servicio de Publicaciones de la Armada, en donde ha sido recibido con todos los «honorés» y acogido con el mayor cariño, como sólo en «casa» podría esperarse.

Esto ha sido posible gracias, por una parte, al entusiasmo demostrado por el personal destinado en sus talleres gráficos, que ha asumido el «reto» como algo que, por sentirlo tan próximo, les parecía que les había sido arrebatado. Por otra parte, sus actuales medios técnicos han hecho posible la edición de trabajos de gran altura, que han demostrado sobradamente la idoneidad de nuestros talleres gráficos para realizar el BIP.

Sabemos que este paso requiere, en un principio, cierto tiempo de rodaje, pero confiamos plenamente en los buenos resultados. Para empezar —y ello podrán juzgarlo nuestros lectores— ya hemos salido ganando en el cambio. En primer lugar, estrena «todo color» en sus páginas; se han extremado los detalles y potenciado el calibrado del papel, lo cual repercute sensiblemente en la calidad de la fotografía y, por último, su cubierta se ha visto engalanada con el nuevo emblema de la Armada. Todo ello unido al mimo que se le ha dispensado por parte de nuestro Servicio de Publicaciones, ha conseguido impulsar nuestro pequeño «velero» en su quehacer diario al servicio del personal de la Armada, cuyo incondicional apoyo le ha mantenido «siempre adelante».



Emblema de la Armada

# ALAS DE ORO

## S. A. R. el Príncipe de Asturias recibe el distintivo de «PILOTO DE AERONAVES»



**E**L día 14 de febrero último tuvo lugar, en la Base Naval de Rota, el acto de entrega de distintivo de Piloto Naval a S. A. R. el Príncipe de Asturias, teniente de navío de la Armada, por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Juan José Romero Caramelo.

El día 11 de febrero S. A. R. Don Felipe de Borbón se trasladaba a la Base Naval de Rota, para participar en los Ejercicios de Calificación Operativa para el Combate de la fragata *Victoria*, embarcando en dicha fragata a primeras horas de la mañana del día 12. Permaneció a bordo hasta el día 14, siguiendo el

transcurso de los ejercicios que consistieron en responder ante amenazas de superficie, aéreas y submarinas, lo que tuvo lugar en aguas del golfo de Cádiz.

En estos ejercicios participaron, además de la fragata *Victoria*, la fragata *Extremadura*, helicópteros, aviones *Harrier* y otros buques de la Armada.



El día 14, S. A. R. el Príncipe de Asturias se trasladó desde la fragata *Victoria* a la Flotilla de Aeronaves en la base naval, en un helicóptero SH-60B *Lamps*.

A la llegada a la Flotilla de Aeronaves, don Felipe es recibido por el AJEMA, rindiéndosele los Honores de Ordenanza, pasando a continuación revista a la fuerza.

Aproximadamente a las 14,00 h, el jefe de órdenes de la Flotilla de Aeronaves dio lectura a la resolución por la que se autoriza el uso sobre el uniforme del distintivo de Piloto Naval de Aeronaves a S. A. R. el Príncipe Felipe de Borbón y Grecia, distintivo que le fue entregado por el AJEMA quien, a continuación, pronunció las siguientes palabras:

**«Durante estos últimos días en que habéis querido acompañarnos embarcando en la fragata**

***Victoria*, habéis podido ver cómo se comprueba el grado de adiestramiento para el combate de las unidades de la flota.**

**Habéis visto cómo deben trabajar todos y cada uno de los**

**hombres de la dotación para superar con éxito todas y cada una de las pruebas que se van planteando sucesiva o conjuntamente.**

Hoy, al desembarcar, enfundado en vuestro mono de vuelo, habéis pilotado una de nuestras aeronaves más modernas en este *Sancta Sanctorum* del Arma Aérea de la Armada, ante los ojos de los hombres de la Flotilla de Aeronaves, aquí presentes, que día tras día y año tras año se afanan en preparar a hombres y aeronaves para que puedan dotar a los buques.

Es éste un trabajo que exige entrega y sacrificio, que se realiza con alegría y satisfacción.

Como almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, me cabe el honor de haceros llegar el orgullo que siente la dotación de la Flotilla de Aeronaves que aquí forma, al saber que a partir de hoy luciréis sobre vuestro uniforme las Alas que os acreditan como piloto naval.

Gracias, señor, por haber pasado estos días con nosotros e interesaros por lo que hacemos.

A partir de ahora contamos los días que faltan para que vuelva a visitarnos.

**Muchas gracias.»**

Terminada la alocución del AJEMA, la Compañía de Honores desfiló ante S. A. R., quien se trasladó a la Sala de Autoridades para firmar en el Libro de Honor de la flota.





El capitán de navío Georgios Pitsikas con su esposa e hijas en la terraza de su casa de Madrid.

# Agregaduría de Defensa y Naval de Grecia

**La Agregaduría de Defensa de la Embajada de Grecia en Madrid funciona como tal desde julio de 1993; tiene, por consiguiente, tres años de vida.**

**Hasta entonces, los temas de su competencia se solucionaban a través de los agregados militar, naval y del aire de la Embajada de Grecia en París, acreditados también en España.**

**En la actualidad el cargo del agregado de Defensa lo está desempeñando un oficial de la Armada, con el grado de capitán de navío, paralelamente con sus funciones como agregado naval.**

**La Oficina de la Agregaduría está ubicada en el edificio de la Embajada de Grecia en Madrid, que disfruta de un distrito relativamente tranquilo.**

**El capitán de navío Georgios Pitsikas se encuentra al frente de la Agregaduría de Defensa y Naval de su país en España, desde el mes de septiembre de 1995, y su tiempo de permanencia será de dos años.**

**A él nos dirigimos para conocer las actividades de esta joven Agregaduría Naval en España.**

Tiro de proyectil de tipo Harpoon.  
Fragata MECO 200 *Ibra*.



**R.-** Las actividades que tiene que desarrollar una representación militar en el país donde está acreditada son, principalmente, las gestiones para la conservación del inmejorable clima de relaciones con las autoridades militares que ayudan en el cumplimiento de su misión. Por otra parte, las mismas relaciones deben existir con las representaciones militares del resto de los países extranjeros, lo que se realiza a través del marco de procedimientos y legislación del país donde estamos acreditados.

**P.-** ¿Cuál es el significado que tiene para un oficial de la Armada griega este destino en España?

**R.-** España es un país mediterráneo, lo que significa que es muy similar a Grecia en cuanto a la mentalidad y el carácter de su pueblo, así como a sus condiciones climatológicas.

Grecia es miembro activo de todos los organismos europeos, hecho que señala un amplio marco de colaboración, especialmente dentro del círculo de las nuevas actividades militares de la UEO, como EUROFOR-EUROMARFOR, ante las cuales presentó solicitud de integración. Por consiguiente, creo que hoy día la presencia del agregado naval de un país mediterráneo en España toma especial importancia, tanto en el marco de la colaboración como en el del esfuerzo de materialización de los objetivos del país de procedencia. Conozco España desde 1970, embarcado en los buques de la Armada griega: Málaga, Sevilla, Palma de Mallorca, Las Palmas, Cartagena, La Coruña, San Sebastián y Ceuta son algunas de

las ciudades que he visitado, tanto como estudiante de la Academia Naval de Grecia como siendo ya oficial de buques de guerra griegos. He conocido colegas españoles y he tenido ocasión de visitar buques españoles en el puerto de El Pireo, durante el período de 1992-93, en mi condición de oficial de la Comandancia Naval del mar Egeo. Todo lo anteriormente mencionado creo que me ha ayudado para formar una opinión sobre los españoles y su Armada; hecho que influyó, en gran parte, en mi presencia actual en España. Me siento muy cerca de la Armada española y de los amigos oficiales que he conocido, pero también del pueblo llano. Se trata de una Armada con gran historia y unos marinos muy competentes.

**P.-** En su opinión, ¿qué lazos de vinculación existen entre las Armadas griega y española a nivel profesional y a nivel de enseñanza?

**R.-** Mi opinión personal es que, a pesar de la colaboración ya existente, tanto a nivel bilateral como en el marco de los organismos internacionales, sería posible mejorar aún más la colaboración sobre las actividades de buques y también en lo referente a la enseñanza. Creo que las dos Armadas, griega y española,

saldrían ganando de una posible mejora, tanto cuantitativa como cualitativa, de los lazos ya existentes entre ellas. Hay problemas comunes. Sin embargo, dichos problemas se deben a diferentes factores externos y a diversas causas. Vosotros sois conocedores de los problemas de Grecia. La presencia de la Armada jugó en la liberación de Grecia un papel muy importante. Ahora ha asumido, en gran medida, la responsabilidad de apoyar y salvaguardar su integridad; no hay que olvidar que el mar Egeo es nuestro espacio vital, sin exageración. Considero que tanto la Escuela Naval de Guerra de Grecia como la española tienen mucho que enseñar a los oficiales griegos y españoles, respectivamente. España es un gran país y buscamos una colaboración más estrecha con ella así como su apoyo.

**P.-** En lo que respecta a su vida familiar en nuestro país, ¿han tenido dificultades de adaptación?

**R.-** Mi mujer, Amalia, y yo tenemos dos hijas, Joana y Constantina, de catorce y nueve años respectivamente. Tanto para nosotros como para nuestras hijas, la adaptación no supuso ningún problema. Mis dos hijas estudian en un colegio español y, naturalmente, al principio tuvimos dificultades con el idioma, que ahora están superadas. La sociedad española es acogedora y hospitalaria, con todas las ventajas y desventajas —podríamos añadir— de las sociedades desarrolladas.

Las impresiones recibidas, tanto de Madrid como de las ciudades que hemos visitado, son inmejorables. Conserváis vuestras costumbres y todo lo que tiene relación con ellas y con vuestra historia.

**P.-** ¿Podría adelantarnos algún proyecto de futuro entre las dos Armadas?

Inspección de la Armada por parte del presidente de la República helénica durante las actividades de celebración de la «Semana Náutica», julio 1996.



Nuevo tipo de helicópteros de la Armada helénica *Sicorsky*.



**R.-** Creo que la futura colaboración entre las dos Armadas se estrechará y se mejorará. Naturalmente, no es algo que dependa solamente de la Armada griega; depende de las dos partes y, por supuesto, la voluntad de la Armada griega existe.

**P.-** ¿Ha podido constatar similitudes o diferencias sustanciales entre la Armada griega y la española?

**R.-** Se trata de dos países con una historia muy grande, donde la Armada ha desempeñado un papel muy importante en la civilización, la independencia y el desarrollo. Cada país, de acuerdo con sus posibilidades, su situación geográfica y los problemas a los que se enfrenta, ha desarrollado y mejorado el nivel y la calidad de su potencial, tanto humano como material.

Somos pueblos mediterráneos con muchas características comunes, que se manifiestan a todos los niveles y estratos sociales. Por consiguiente, también son presentes en las Fuerzas Armadas, a las que pertenece la Armada.

Por otra parte, las ciertas diferencias que existen se deben a particularidades locales y a problemas a los que estamos obligados a hacer frente y a vivir con ellos.

El tamaño o el tipo de las unidades navales de que dispone cada Armada

depende de esas particularidades en el espacio en el que tienen que moverse y al que deben de apoyar.

**P.-** Por último, nos gustaría conocer el futuro que se adivina en la Armada de su país de cara al año 2000.

**R.-** Ya conocemos que Grecia es uno de los países que dedica anualmente un alto porcentaje de su Producto Interior Bruto a la defensa nacional, tanto para la mejora y renovación de su material como para enseñanza. En estos gastos van incluidos también los de la Armada. En los últimos años, la Armada griega se modernizó en todos los sectores; a saber, buques, comando, control, comunicaciones, mantenimiento, enseñanza, con el fin de encarar eficazmente los problemas de la región y nuestras obligaciones internacionales. Se han sustituido, en su totalidad, las unidades grandes de choque, mediante la construcción de buques propios y buques compra-

dos. Se han sustituido también las unidades de transporte por otras nuevas, construidas en nuestros astilleros. Se ha renovado la flota de patrullas. Por último, se moderniza la Flotilla de Submarinos. Estamos obligados a adaptarnos a nuestra época, sin olvidar el pasado, la Historia y el papel de nuestra Armada.

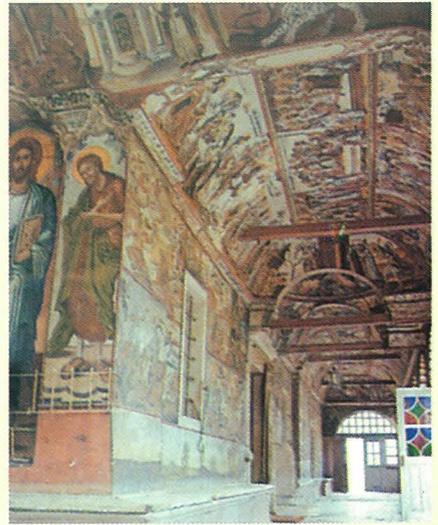
Permítame decir, en contestación a su pregunta, que nuestro horizonte no lo constituye el año 2000, sino cada quinquenio, durante el cual se renueva todo el material de acuerdo con nuestras necesidades y obligaciones.

Nuevo tipo de patrullero en la isla de Kastelorizo.



# Grecia

*Encrucijada de  
continentes y  
civilizaciones*



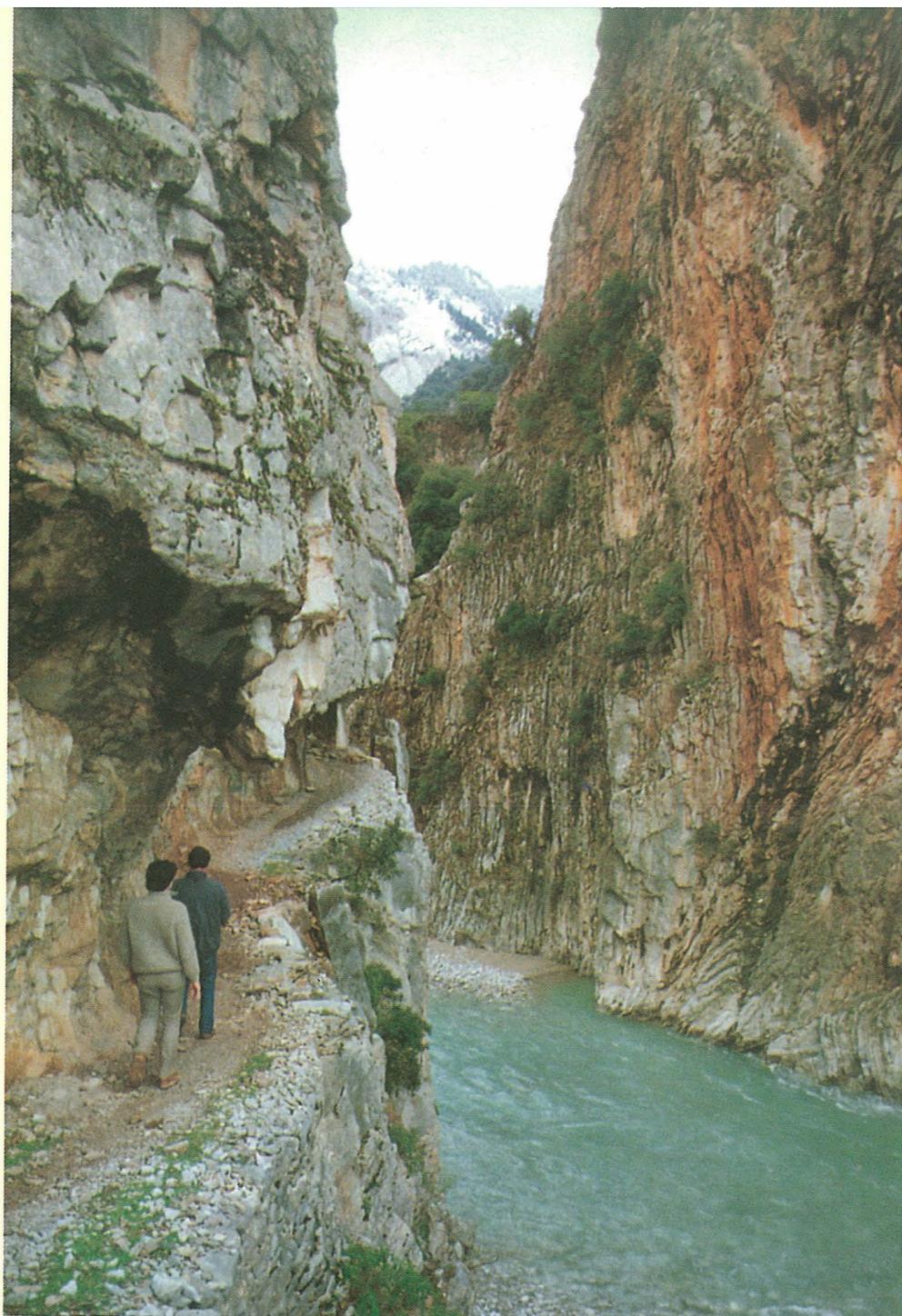
Monasterio de Ivicon.

**D**ESDE siempre, Grecia ha contado con dos atractivos indiscutibles, que la han convertido en núcleo del interés mundial: su herencia cultural y su medio natural. Los incontables monumentos, testigos mudos de las civilizaciones que florecieron en Grecia a lo largo de los siglos, representan una riqueza envidiable en el terreno cultural, mientras que su entorno y específicas condiciones climáticas son fuentes inagotables que aseguran sus más de diez millones de visitantes cada año.

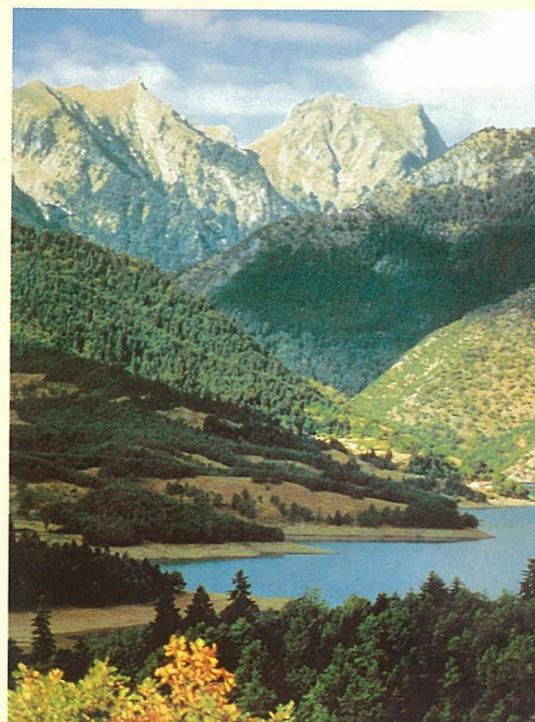
Arriba, trajes típicos de Macedonia.

Abajo, monte Athos.  
Monasterio Paciano.

**E** S éste un país de grandes y atractivos contrastes. Es una tierra montañosa, con abruptos parajes y gran diversidad de formaciones geomórficas; todo lo cual, unido a sus particulares condiciones geográficas y climáticas, favorece la proliferación de bosques, que desde tiempos inmemoriales han condicionado la vida y la cultura griegas.



Euritania, en la Grecia central.  
A la derecha, impresionante garganta sobre  
el río Proussos.





Xanthí.  
Porto Lagos.

**E**NTRE la más amplia variedad de hábitats que conforman el medio ambiental de Grecia, las tierras húmedas se agrupan en una unidad de gran importancia: desde el delta del Evros hasta el lago Doruna, en Creta, y desde Alikí, en Kos, hasta el lago Antiniónti, en Corfú, cerca de cuatrocientos lagos, lagunas, pantanos, marismas, estuarios y medios acuáticos de todas clases, estacionales y permanentes, naturales o hechos por el hombre, componen un tejido de gran valor ecológico y de enorme belleza.

Estas «tierras húmedas» son ecosistemas con una marcada estructura y función determinada, que rivalizan con las de los bosques tropicales, ofreciendo importantes servicios y beneficios, tanto para la economía como para la cultura, la ciencia y el recreo en Grecia.

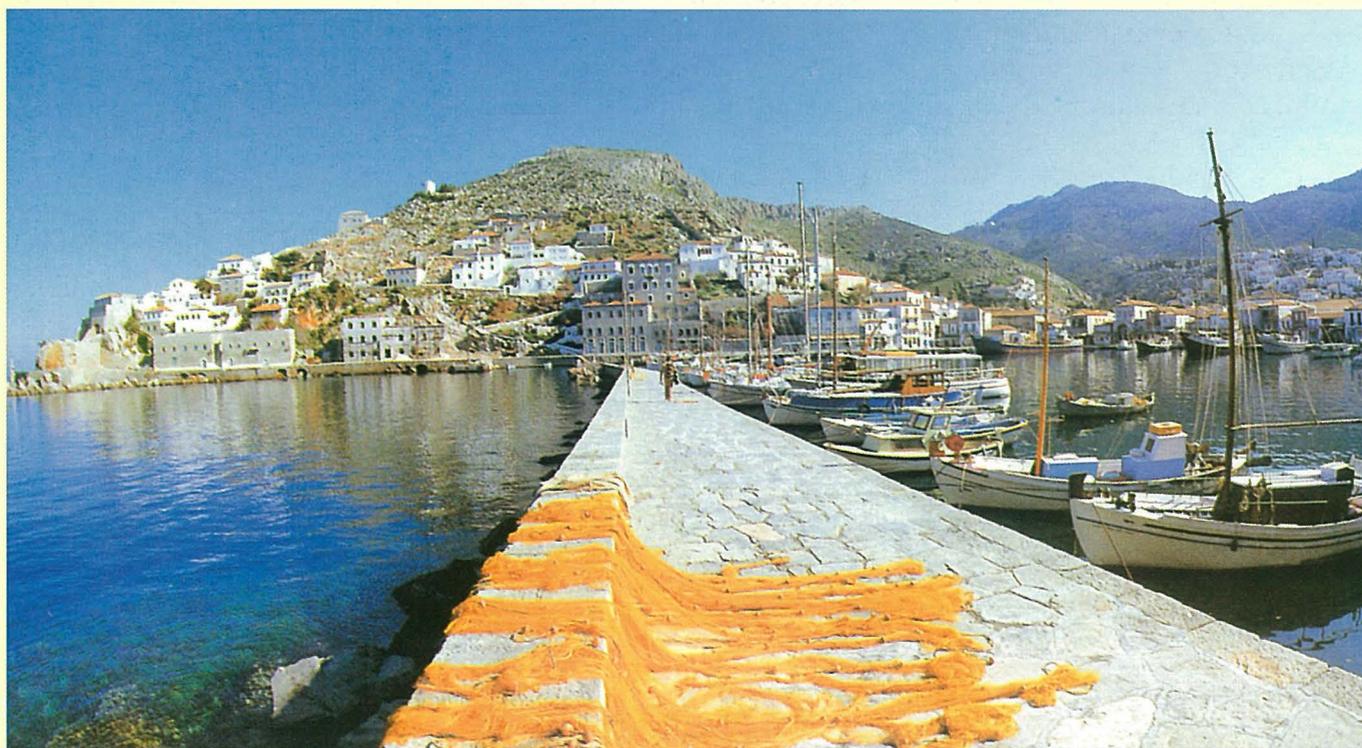
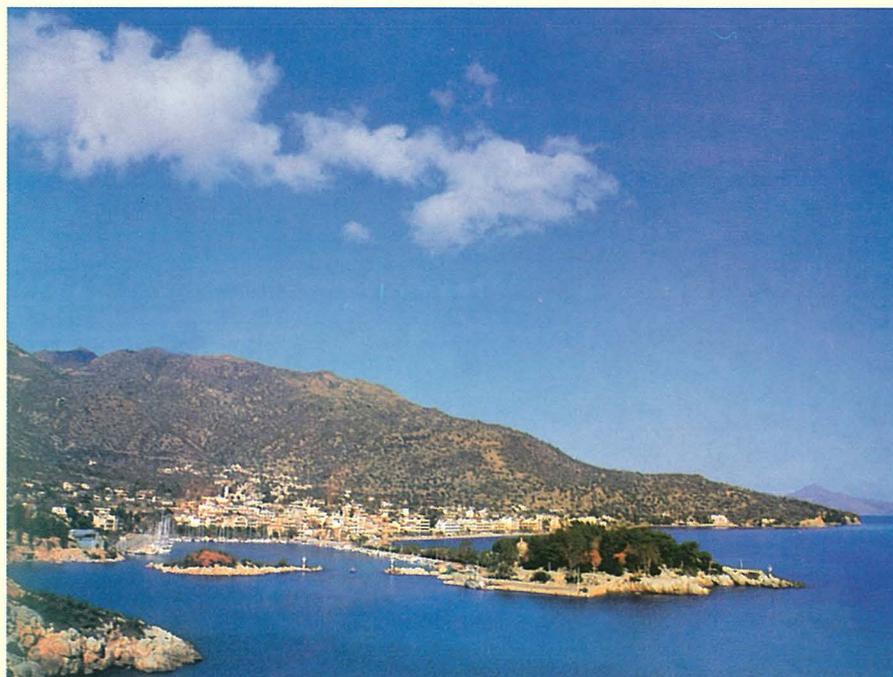
Thessaly.  
Lago Plastiras.

Peloponeso.  
Methama.

**G**RACIAS a su situación geográfica en el Mediterráneo, su geología y clima, Grecia tiene una gran ventaja sobre otros países: su perímetro costero, que cuenta con más de 16.000 km de longitud, caracterizado por la enorme variedad morfológica y de especies biológicas.

Esta característica natural ha influido decisivamente en la mentalidad de sus habitantes y en el desarrollo de su civilización: las vastas rutas marítimas abiertas desde sus costas les han propiciado unos horizontes intelectuales y culturales muy amplios.

Hydra.  
Vista del puerto.



# Tesalónica

*Capital Cultural Europea 1997*

**S**ITUADA en la encrucijada de tres continentes y dos mares, Tesalónica es una ciudad de hoy, donde las más grandes culturas del mundo han dejado su huella a través del tiempo.

Fue fundada hace dos mil quinientos años, aproximadamente, para colmar la necesidad de contar con una capital

para la antigua Macedonia. Construida a manera de anfiteatro alrededor de la costa y golfo Thermaic, es una de las más antiguas ciudades europeas.

En nuestros días, Tesalónica se ha convertido en uno de los más grandes centros comerciales y financieros del sureste de Europa. De cara al año próximo, se encuentra ante el reto

de responder a su nominación como Capital Cultural Europea, siendo la decimotercera ciudad que es nominada como tal en el contexto de la Institución «Capital Cultural Europea».

Melina Merkouri fue la fuente de inspiración para la idea de esta institución, una idea que tomó cuerpo en Atenas en el año 1985. Poco a poco se ha ido desarrollando con los años, hasta que se constituye como una institución.

La entrada de Grecia en esta convocatoria supone para la capital de Tesalónica, por un lado, la realización de un vasto programa de infraestructura y, por otro, la configuración de un acertado programa cultural.

En relación a la infraestructura, está en ejecución la construcción de teatros, museos, centros culturales, salas de



exhibición, teatros al aire libre, etc. Todo este gran proyecto enfatiza la idea de que estos trabajos no sólo apoyarán a la ciudad en su papel protagonista, en 1997, sino que quedarán ahí, haciendo posible que Tesalónica pueda continuar esta importante iniciativa cultural mucho después de 1997, acreditándose como una metrópolis mediterránea de nuestro tiempo y como un importante centro de negocios, comercial y turístico de Europa.

Galería del Arte.  
«Sociedad de Estudios de Macedonia».





# LA FLOTILLA DE AERONAVES

**H**AN pasado muchos años, no quiero pensar cuántos, desde que con mi recién estrenado galón de alférez de navío, me sentaba por primera vez a los mandos de un helicóptero *Bell-47* para iniciar mi adiestramiento como piloto naval. Por razones profesionales, como cualquier otro oficial de la Armada, he cambiado muchas veces de destino; pero he de confesar que siempre he sentido una especial atracción por el Arma Aérea, que afortunadamente, en muchas ocasiones, ha sido correspondida por el Departamento de Personal. Mi hoja de servicios es fiel testigo de ello.

En aquel entonces, difícilmente podría imaginar que años más tarde la Armada me honraría asignándome la responsabilidad de mandar la Flotilla de Aeronaves. Hoy, sentado en el despacho de aquellos jefes que tan abnegadamente se esforzaron por la Armada y su Arma Aérea, no puedo evitar que la vista de las pistas de la Base Naval de Rota traiga a mi memoria multitud de recuerdos y anécdotas de unos tiempos, que, quizá, nos puedan parecer que fueron más fáciles que los actuales, pero que en su día supusieron difíciles retos y requirieron del esfuerzo y el sacrificio de los que nos precedieron.

Recuerdo la «heroica» lucha antisubmarina a bordo de los *S-55*, los famosos *Pepos*, al límite de su potencia para poder hacer estacionario. La llegada del porta-aeronaves *Dédalo* y las primeras tomas en su cubierta; los primeros viajes de navegación; mi primer vuelo al TMA de Madrid; la llegada de los *Harrier* y mi admiración por sus primeros pilotos. Y un largo etcétera. Se estaba haciendo la Flotilla. Estábamos creando la Flotilla.

Desde entonces, sin duda, hemos recorrido un largo camino. Muchas canas, muchos esfuerzos y, desgraciadamente, algunas vidas —desde aquí mi agradecido, respetuoso y emocionado recuerdo a los que hicieron tan generosa ofrenda— nos han llevado a una situación absolutamente diferente.

Parece como si hubiésemos terminado de componer el «puz-zle». La Flotilla es una magnífica unidad, compuesta por mil doscientos

hombres y más de sesenta aeronaves, orgullo de los que en ella servimos. Una unidad en la que todos sus componentes y actividades se complementan y funcionan en un complicado equilibrio, difícil de entender para los que son ajenos a ella, pero que polariza el esfuerzo de los que tenemos la responsabilidad de dirigirla. La formación de pilotos, las horas de vuelo, el mantenimiento, la seguridad, el adiestramiento, el presupuesto, las operaciones, etc., son actividades tan íntimamente relacionadas entre sí que cualquier alteración o disfunción en una de ellas inmediatamente repercute en la buena marcha de las demás. En este nuevo escenario los retos no nos parecen tan palpables como entonces. Es el precio de haber madurado.

En nuestro día a día hemos pasado de aprender a tomar en la cubierta de un buque a ser capaces de ejecutar con precisión y seguridad un ataque nocturno a larga distancia, operando desde la cubierta del *Príncipe de Asturias*, o a que la lucha antisubmarina nocturna sea para nuestros pilotos una rutina más; o, rizando el rizo, a organizar la transferencia en vuelo de una escuadrilla de aviones con todos sus servicios a una marina extranjera. No quiero pecar de chauvinista, pero tampoco quisiera hacerlo de falsa modestia. Creo honradamente que, hoy por hoy, estamos entre los mejores.

Por lo que se refiere a mi dotación, no voy a caer en el tópico de decir que tengo la mejor dotación de la Armada. Para cualquier comandante su dotación es siempre la mejor, pero sí es de justicia decir lo que en la Flotilla de Aeronaves es evidente y cualquiera podría constatar: la gran capacidad profesional de su dotación, su generosa entrega y el

orgullo de servir a la Armada en sus unidades aéreas.

Quisiera terminar esta breve reflexión con un mensaje de fe y optimismo. Vivimos tiempos que se nos antojan difíciles, pero... ¿es que alguna vez han sido fáciles?

Cuando algunos de los antiguos jefes de flotilla nos honran con su visita para mantener vivos unos sentimientos a los que con tanta dedicación se entregaron, no les puedo hablar de tiempos difíciles. Nuestra situación actual les deslumbra. ¿Cómo les voy a hablar de tiempos difíciles ahora que tenemos un lugar entre los mejores?

Sin duda estamos ante unos nuevos retos. Algunos de ellos, como la integración de la plena capacidad operativa del *Harrier B PLUS* en la Flota, nos estimulan. Otros, en general los derivados de los recortes presupuestarios que están sufriendo las Fuerzas Armadas, nos deprimen y nos crispan. Pero son las cartas con las que nos ha tocado jugar. No tiene sentido pedir que nos las cambien. Vamos a cerrar filas, mejorar nuestra capacidad de trabajo y de gestión, y estoy seguro que no defraudaremos a la Armada. Igual que en muy pocos años pasamos de aprender a volar a tener un lugar entre los mejores, en esta ocasión sabremos gestionar la situación de escasez de recursos y mantener a la Flotilla de Aeronaves en esa trayectoria ascendente que se inició en los ya lejanos cincuenta.

Como jefe de flotilla, del pasado la nostalgia, del presente el esfuerzo, el sacrificio y el orgullo de mandarla.

C. N. comandante  
de la Flotilla Aeronaves  
**Miguel BELTRÁN  
BENGOECHEA**



**E**N el año 1976 elevan su vuelo por primera vez unas avionetas *Piper* desde las pistas de la Base Naval de Rota. Son las primeras aeronaves de la Armada de ala fija. Es el año de la llegada de los *Harrier* y el inicio de la andadura del Grupo Aeronaval de la Flota. El primer comandante de la Escuadrilla era entonces, el capitán de corbeta don Manuel de la Puente Sicre.

## LA CUARTA ESCUADRILLA, HOY

**E**SAS primeras avionetas fueron dadas de baja en la Armada, y en la actualidad completan la Escuadrilla tres aviones CESSNA/CITATION II, adquiridos en la década de los ochenta.

Se trata del avión más vendido en Estados Unidos entre los de su clase, por ser el que mejor relación coste/eficacia presenta. Hay aviones similares que tienen mayor autonomía, velocidad, capacidad de pasaje, amplitud y hasta confort, aventajando al nuestro en un 20 por 100, pero su precio también es mucho más elevado. Un 75 por 100 por encima de los nuestros.

Es esta excelente relación prestaciones/coste el factor determinante que inclinó a la Armada a adquirir estos aviones, frente a esas otras ofertas parecidas, pero mucho menos rentables para nuestros propósitos.

Los CESSNA realizan una gran variedad de misiones: logísticas, de transporte de material... Por poner un ejemplo, me remitiré a la necesidad que se suscitó de trasladar a la base Noruega de Stavanger unas piezas y unos mecánicos con objeto de reparar una avería del submarino *Galerna*; para ello se salió de España un sábado, y el lunes se estaba ya de vuelta con el tema resuelto.

Es éste un problema que se ha presentado en algunas maniobras. Por citar la más reciente, coinci-



«Lo que sea, donde sea, cuando sea»

diendo con unas maniobras multinacionales, en las que participaba España, en aguas de Escocia, fue necesario apoyo logístico urgente. En poco más de dos horas se alistó un vuelo con escalas en Santander y Midehall con destino Sumburg, en las islas Shetland.

Otras veces el traslado es de carácter humanitario: enfermos, corazones para un trasplante, etc.

Hay otro aspecto importante en la utilización de estos aviones, es el operativo: permiten realizar reconocimientos aéreos en la mar y, de hecho, hacen un elevado número de patrullas marítimas, fundamentalmente en la zona del Estrecho. Otra colaboración de mucho interés es la que realizan con los buques de superficie en la calibración de sus sensores electrónicos y de sus radares aéreos, lo que exige hacer comprobaciones sobre aeronaves en vuelo que informen exactamente a qué altura se encuentran; la presencia de los CESSNA permite hacer la corrección durante cinco horas seguidas, en lugar de tenerla que realizar en una hora, que es lo que dispone de *Harrier* para realizar esta misma comprobación y con un consumo cuatro veces mayor.

Asimismo, los CESSNA ayudan a los buques de superficie en la calibración de sus sistemas de ayuda a la navegación, sistemas de aproximación, NDB's (Radio Ayuda)...

También resulta de gran utilidad la colaboración de la 4.<sup>a</sup> Escuadrilla en el adiestramiento de los controladores aéreos, actividad que necesita de la presencia de dos aviones para efectuar la interceptación del avión «enemigo» con el avión «propio». Otra vez más, el empleo de los CESSNA, en lugar de los *Harriers*, resulta altamente económico.

Por último, es de destacar la participación de los aviones CESSNA con la Infantería de Marina en la obtención de fotografías aéreas.

Los aviones CESSNA son también utilizados para el traslado, desde Madrid, de personalidades que vienen a visitar la Base Naval de Rota, lo que se realiza con un considerable ahorro de tiempo, al no tenerse que adaptar a horarios comerciales y evitarse así el traslado desde Sevilla o Jerez a la base.

Como puede verse, la utilidad de los CESSNA es múltiple y, en todos los casos, supone un considerable ahorro, tanto de tiempo como económico; y así de claro lo vio el Ejército del Aire que adquirió algunos de estos aparatos, en paralelo a los americanos que decidieron imitarnos y alquilaron 36 unidades de la CESSNA para adiestramiento de sus buques, a fin de no utilizar aviones mucho más sofisticados y caros. En esto la Armada también ha sido pionera.



## QUINTA ESCUADRILLA

**Impresiones del jefe de la 5.ª Escuadrilla, capitán de corbeta José M.ª Goyanes Blanco**

**D**ENTRO de unas pocas semanas finalizaré mi segundo y último año como jefe de esta escuadrilla. Concluirá con él también mi vida activa como piloto de helicópteros. ¿Qué se siente cuando ves tan próximas a su fin ambas actividades? Orgullo, sin lugar a dudas; es el orgullo de haber mandado esta unidad lo que sobresale claramente entre una mezcla de sensaciones, en las que la pena, estoy seguro, será el aliño que las cubra a todas el día de mi relevo.

Sí, sé que cualquiera que lea estas líneas y haya tenido alguna responsabilidad de mando pensará, y con razón, que tanto el orgullo

como la pena son sentimientos habituales en estas circunstancias. Pero son el largo tiempo transcurrido como conductor de aeronaves antisubmarinas y el prestigio que la Quinta tiene dentro de la Armada los que hacen que sientas que algo muy importante desaparece de tu interior cuando dejas la escuadrilla para siempre...

Hace ya más de doce años que me incorporé al curso de adaptación al SH-3D *Sea King*, y fue entonces cuando comprendí porqué le llamaban a este helicóptero la «vaca sagrada»: grande, complicado y sólo apto para iniciados.

Pero el tiempo todo lo cura; hasta el complejo de insignificancia que tuve cuando subí la primera vez a él, embutido en mi chaleco de supervivencia y con la visera ahumada del casco, calada hasta la boca, con la intención de hacerle creer que era el teniente de navío Mengánuez, experto piloto de prue-

bas, el que iba a ponerse a los mandos. Sin embargo, de poco me valió mi ingenio truco, pues Morsa —éste es su distintivo de llamada— ya era en aquella época una aeronave veterana que llevaba más de tres lustros sufriendo el lento proceso de aprendizaje que transforma a un piloto novato en otro experto y, lo que es más importante, conocedor de la alta fiabilidad de la máquina que maneja.

Sin embargo, aunque la vaca continuaba siendo una plataforma magnífica, su halo de santidad había perdido bastante de su brillo: sus sistemas se estaban quedando anticuados; y por eso, por aquella época, se decidió comenzar un largo proceso de modificaciones. Se empezó por convertir tres morsas en aeronaves de alerta previa y se continuó por cambiarle el viejo sonar por otro de última generación. También fue necesario renovar casi todos los sistemas de



navegación y proyectar, en casa, un nuevo panel de instrumentos. Por si esto fuera poco, había que instalarle diversas mejoras en la caja de transmisión principal, en el rotor...

Todo este proceso está todavía por finalizar. Está durando más de lo deseable porque —ya se sabe— las restricciones presupuestarias de siempre no dan para más. Pero se llevará a buen término porque sobra fe y entusiasmo en lo que se está haciendo.

Al final de mi último vuelo como jefe y piloto de esta escuadrilla, descenderé de un helicóptero cuyas entrañas tendrán poco que ver con las de aquel que hace treinta años hizo nacer a la Quinta. En el exterior, su nuevo color gris será el signo más visible de esta nueva etapa.

Y quizá tenga que calarme nuevamente la visera del casco, pero esta vez para que Morsa no pueda distinguir la tristeza en mi rostro.

### Impresiones del teniente de navío Jesús Manjón Bermúdez

**E**L helicóptero se ha definido alguna vez como una máquina que hace lo posible por no volar, en contra de lo que quiere su piloto. Si esa máquina tiene treinta años, esa tendencia natural se potencia considerablemente. Cuando el *Juan Sebastián de Elcano* zarpa del puerto de Cádiz en su viaje anual con los caballeros guardias marinas a bordo, nunca falta la caricia de despedida de la gran vaca voladora; en la que, de todos los que hemos tenido la fortuna de realizar ese viaje, pocos quedan hoy día entre nosotros que no hayan tenido el honor de ver volar, desde su primer día en la Armada, a la escuadrilla de las morsas.

Podría haber sido una directriz superior la que se empeñase en mantener al SH-3 en vuelo; podría el avance de la tecnología habernos ofrecido una alternativa de equivalentes prestaciones; pero son esa algarabía de gente en el hangar de la Quinta Escuadrilla y las cualidades innatas de una plataforma única quienes mantienen volando a estos helicópteros.

Del factor tecnológico sólo se puede decir que, efectivamente, el SH-3 es un producto de excepcional calidad, al que armadas poderosas y sin restricciones presupuestarias no son capaces de reemplazar. Pero es el factor humano el que merece, para los que no lo conocen, estudiarlo; y, para los que sí lo conocen, la más respetuosa reverencia.

Podría decirse que la Quinta Escuadrilla es un ente regenerativo; tiene en su seno sólo a aquellos que tienen interés en mantener y mejorar la escuadrilla; y es ello la razón

de que la Armada pueda seguir disfrutando de un aparato capaz de realizar un rescate en condiciones nocturnas o de mala mar.

Este cúmulo de capacidades se debe a un personal de mantenimiento con una experiencia y dedicación grande; a toda una serie de pilotos que han pasado por la escuadrilla y han aportado sus ideas innovadoras y su esfuerzo; a un reducido grupo de controladores de AEW; a una serie de gente que da a la guerra antisubmarina la importancia que tiene; a algún que otro ex quinta que, desde su puesto en la Armada, pelea lo que puede en respaldar a su antigua escuadrilla, y a unos jefes que cuando contemplan el hangar desde la pasarela saben que ese torbellino de actividad es lo que mantiene a las morsas en el aire.

### Impresiones del brigada maquinista Antonio Mera Vega

**C**UANDO después de haber estado destinado durante tres años en el portaerona-  
ves *Dédalo* se me planteaba la posibilidad de cambiar de destino, pensé en la opción de pedir para mi tierra, Galicia. Pero esto suponía, debido a mi poca antigüedad, el tener que embarcarme nuevamente en los tipos de barcos que había estado con anterioridad (fragatas y destructores), con la consiguiente (por qué no decirlo) ausencia del hogar que ello conllevaba, lo cual no deseaba ante otras opciones.

Fue entonces cuando pensé en la posibilidad de solicitar el curso de Mantenimiento de Aeronaves, más atraído por el tipo de mecánica que allí se desarrollaba que por mi vocación «aviadora»; desconocía entonces lo que me llegaría a gustar.

En septiembre de 1987 hice mi presentación en la Escuela de Dotaciones Aeronavales. Tras realizar

un curso de tres meses, donde recibí los conocimientos generales, fui destinado a la Quinta Escuadrilla de Aeronaves. Al llegar, me sentí tremendamente impresionado por el tamaño de los helicópteros, al verlos tan de cerca, y por la complejidad que parecían tener; sería cuestión de estudiar.

En los primeros tiempos estuve en la División de Línea de Vuelo, donde aprendí lo esencial de la escuadrilla: tractorado, revisiones, seguridad, etc., pasando luego a la División de Aeronaves, donde se realiza todo lo relacionado con el mantenimiento; aquí el trabajo lo realizas tú, no es como en otros destinos en los que el suboficial es coordinador de un grupo de gente y, aunque la responsabilidad no va con el destino sino con la persona, siempre tienes en mente la conocida frase de que si a un barco se le para la máquina, fondea el ancla, pero si al helicóptero se le para la máquina...

Día a día fui conociendo cosas nuevas que hicieron que cada vez fuera más independiente a la hora de realizar mi trabajo, y si bien hay veces en que te sientes impotente para sacarlo todo adelante porque no te llegan las horas del día, porque hay prisa o por los imprevistos, y deseas cambiar de aires, al final manda tu profesionalidad para tratar de mejorar lo que esté en tu mano.

A lo largo del tiempo que llevo en la escuadrilla, lo que más me ha sorprendido es el alto nivel de compañerismo que existe y cómo nos influye en nuestro carácter el que los helicópteros no funcionen siempre tan bien como nosotros quisieramos. Aquí noto más el trabajo en equipo que en otros destinos por los que he pasado; electricistas, electrónicos, pilotos, sonaristas, radaristas, armeros y mecánicos dependemos unos de otros para cualquier misión del helicóptero. En la escuadrilla llegas verdaderamente a hacer amigos; supongo que será porque la permanencia es más larga que en cualquier otro destino de la Armada, aunque también influye que tienes que pasar por muchas situaciones: vuelos y comisiones por tierra y mar con las mismas personas

durante varios años, y en esos momentos se comparte la soledad.

A medida que fueron pasando los tiempos fue naciendo en mí la ilusión de pertenecer a las dotaciones de vuelo, cosa que conseguí hace poco, ya que no podía disfrutar del trabajo en toda su extensión.

Para terminar, no sé cuánto tiempo más continuaré en la escuadrilla; espero que sea el suficiente para poder ampliar y transmitir todos los conocimientos que la Armada me ha proporcionado.

### Impresiones del brigada radarista Tomás Martínez Cañavate

**E**MBARQUÉ en la Quinta Escuadrilla en el año 86, después de haber realizado el curso de Nadador de Rescate, en Puntales, y de Aeronaves, en la EDAN. Mi destino dentro de la escuadrilla es de Dotación de Vuelo (operador de Sensores, que se llama ahora modernamente) y además pertenezco al Servicio de Operaciones.

Las misiones de la dotación de vuelo son bastante amplias, tanto como las que realizan nuestros veteranos helicópteros, lucha antisubmarina, de superficie, AEW, SAR, evacuaciones, infiltración y exfiltración de comandos, transporte de personal en los desembarcos, lanzamiento de paracaidistas, vigilancias, etc., siendo esta lista tan amplia como lo requieran las circunstancias en las que intervenimos; nosotros manejamos los sensores, el *hoist* de rescate, hacemos de «azafatas» cuando embarca personal ajeno a la dotación, auxiliamos a los pilotos en todo lo que podemos y, en fin, hacemos todo lo que haga falta para que la misión se realice lo mejor posible y dentro de los márgenes de seguridad que eviten cualquier accidente. Para efectuar con éxito todo lo anteriormente dicho, el personal de la escuadrilla se ve obligado a mantenerse siempre al



día en sus conocimientos, ya que muchas veces son la única herramienta con la que cuenta a la hora de resolver cualquier emergencia o problema.

Cuando embarcan nuevos miembros en la escuadrilla, ya sean pilotos, dotaciones de vuelo o personal de mantenimiento, se imparten cursos de adaptación al modelo para concretar más los conocimientos sobre nuestros helicópteros y misiones, apoyando en muchas ocasiones a la EDAN en los cursos propios de ésta. Otras veces es la incorporación o sustitución de equipos, así es que siempre se están dando clases, lo

que hace que en algunas ocasiones alguien exclame: «¡esto, en vez de una escuadrilla, parece la Sorbona de París!».

La rutina aquí no existe, pues siempre surge algo diferente que hace que realicemos cosas nuevas; además, debido a nuestra «velocidad» y misiones, podemos aparecer en cualquier lugar de España en un momento dado. A mí se me ha dado el caso de desayunar en Rota, almorzar en Alicante y cenar y dormir en Palma de Mallorca, regresando a Rota al día siguiente, así es que la maleta nunca se guarda; de esto

entienden bien nuestras esposas, que son expertas en preparar equipajes al minuto.

Otra misión importante y que a nosotros nos llena de satisfacción es la de SAR: el poder ayudar a personas en peligro y ofrecerles nuestro apoyo es algo que realmente nos enorgullece. Esta escuadrilla cuenta con un largo historial al respecto y prueba de ello son los testimonios y muestras de afecto de muchos pescadores y otros, que han visto a nuestros helicópteros como si fueran sus ángeles de la guarda que venían a salvarlos en momentos en que se consideraban perdidos.

A pesar de la longevidad de esta escuadrilla, todos nosotros, formando un equipo bastante unido, procuramos que no solamente se mantenga el prestigio ganado a lo largo de su historia, sino que éste crezca cada vez más, por lo que, a pesar de que los medios materiales y económicos muchas veces son escasos, ponemos todo nuestro esfuerzo, ingenio y cariño en estar en la «cresta de la ola», ya que llega un momento en que la escuadrilla se convierte en algo personal, algo propio que se estima y que se mimaba y que, como parte integrante de ella, en todos los destinos dentro y fuera de la Armada, siempre se pueda contar con nosotros y hacer valer nuestro lema: «No hay quinta mala», y creo que hasta el momento lo vamos consiguiendo.

### Impresiones del cabo profesional Miguel A. Jiménez López

**Y**O, Miguel Ángel Jiménez López, de 25 años de edad, en la actualidad con empleo de cabo profesional a bordo de la 5.ª Escuadrilla, haré una reseña cronológica de mi vida en la Marina.

Tuve conocimiento del Ejército español de la forma habitual que tiene cualquier ciudadano, es decir, mediante la prestación del servicio militar. Una vez allí, pensé que la Marina era el marco profesional adecuado para desarrollar mis incipientes inclinaciones para la vida militar. Con el trascurso del tiempo se fue afianzando mi idea de que mi vocación estaba determinada a desarrollarse en la Marina.

Con estas claras premisas, solicité mi ingreso como militar profesional en la Armada, siendo aceptada mi inscripción.

El 1 de septiembre de 1994 ingresé en la Escuela de Armas de la Armada con la especialidad de Sonar. Allí realicé mi período de formación como militar profesional. Terminado el mismo,



salieron los destinos: pedí la FLOAN y fui enviado a Rota. Me incorporé el 7 de noviembre del mismo año y obtuve como destino la 5.ª Escuadrilla e hice las presentaciones pertinentes según el reglamento.

En el mes de enero del 95 realicé el curso de Nadador de Rescate debido a que uno de los multipropósitos que desempeñan los Helo's es de salvamento SAR (*Search and Rescue*). Realicé un curso de adaptación, cuyo objetivo era conocer la mecánica de los Helo's, sistema de navegación, seguridad en vuelo, emergencias, etc. Una vez terminado, empecé a volar y a realizar mis primeras horas de vuelo. Comencé a navegar en el *Príncipe de Asturias* y mi cometido a bordo era el mantenimiento del sonar de los aparatos, alerta de rescate, volar y otras actividades.

A principios de septiembre del 95 vuelvo a Cartagena para realizar el curso de ascenso a cabo. Terminé el curso, cuya duración fue de seis meses; me vuelven a destinar a la 5.ª Escuadrilla. Una vez allí ingresé en la Escuela de Dotaciones Aeronavales (EDAN) para realizar el curso de Aeronaves. Finalizado

éste, me reincorporo a mi destino y vuelvo a realizar nuevamente el curso de adaptación.

Sigo volando hasta conseguir las horas de 2.º de dotación de vuelo.

En la actualidad, mi función a bordo de la escuadrilla es polifacética. Un día cotidiano transcurre de la siguiente manera:

En primer lugar, formo a la marinería para revista de policía, paso lista y doy la novedad. Seguidamente me incorporo a mi destino para realizar trabajos habituales de mantenimiento sonar. Tengo asignado un segundo destino en el pañol de aprovisionamiento. Otra de las actividades que desempeño asiduamente es volar. Estos vuelos suelen ser de adiestramiento de pilotos y dotaciones, de pruebas, de rescate, etc., y realizo cotidianamente prácticas de rescate en la bahía de Cádiz.

Respecto al ambiente humano, puedo decir que reina la tradicional camaradería y compañerismo habituales en la institución militar, sin menoscabo de la disciplina, valor fundamental y columna vertebral de las FAS.

**Impresiones del  
capitán de corbeta  
jefe de la 6.ª Escuadrilla  
Bruno José  
Fernández Garrido**

**D**ESDE que realicé el curso de Piloto Naval y tomé contacto con el Arma Aérea de la Armada, mi mayor ilusión era poder mandar algún día una escuadrilla de helicópteros. Este sueño se hizo realidad el día 15 de septiembre de 1995, cuando tomé el mando de la 6.ª Escuadrilla de Aeronaves.

Nada más tomar posesión de mi destino, me di cuenta que ésta era una escuadrilla diferente. La mayor parte de los pilotos duplicaba el número de horas de vuelo que yo tenía en ese momento, por lo que desde mi primer día como jefe de la 6.ª Es-cuadrilla me sentí totalmente arropado.

Me encontré con pilotos y personal de mantenimiento con una gran experiencia en el modelo; personas idóneas para una escuadrilla cuya principal misión es la de enseñanza y aprendizaje de los futuros pilotos navales.

Cuando desde Canarias solicité el mando de la 6.ª Escuadrilla era consciente de que ésta era mi última oportunidad para volar como comandante piloto de una aeronave de la Armada. Y precisamente este helicóptero, el modelo *Hughes 500*, es el idóneo para disfrutar de la inigualable sensación de volar.

No está preparado el *Hughes 500* para vuelo nocturno, pero su pequeño tamaño, su gran campo de visión y extraordinaria movilidad lo hacen ideal para imitar y sentir las mismas sensaciones que tienen los auténticos profesionales del vuelo, las aves.

Pero una escuadrilla no sólo la hacen los pilotos. Para poder volar con total tranquilidad y disfrutar de esa maravillosa sensación, ha sido necesario el trabajo duro y efectivo de un gran equipo de personas, desde el marinero que traslada la aeronave a la pista, los mecánicos y aviónicos que lo tienen todo a

punto, el personal de línea de vuelo, señaleros, etcétera.

Por todo ello, un factor muy importante para conseguir la perfecta armonía necesaria entre todos los miembros de la escuadrilla es la camaradería.

Pegado al mamparo de levante del hangar, dispone la escuadrilla de un terrero que está preparado perfectamente para la realización de barbacoas, paelladas, etc., y que sirve como lugar de esparcimiento y confraternización de todos los componentes de la 6.ª Escuadrilla. Es un «chiringuito» que es la envidia de toda la FLOAN. Allí, y previo pago de una pequeña cantidad económica,

nos reunimos con frecuencia para celebrar cualquier acontecimiento de relevancia o que nos inventamos como excusa.

Fue durante la última comida de confraternización con motivo de la despedida de uno de los componentes de la 6.ª Escuadrilla, que marchaba destinado al buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*, cuando aprovechamos la ocasión para realizar el nombramiento simbólico de nuestras propios madrinas honoríficas, dos chicas guapas y jóvenes y que encajan perfectamente con el carácter alegre y juvenil que se respira en la 6.ª Escuadrilla de Aeronaves de la Base Naval de Rota.



Componentes  
de la 6.ª Escuadrilla  
con sus madrinas honoríficas.

tros necesita ayuda en la resolución de algún problema que surja en el trabajo diario.

Nuestro helicóptero, el *Hughes 500*, es un helicóptero muy versátil, con un mantenimiento bastante agradable de hacer, ya que casi todas sus piezas son de fácil acceso y, exceptuando la reparación de los motores de los helicópteros, las demás reparaciones se las realizamos en los hangares de nuestra escuadrilla.

Para finalizar, tanto en opinión de mis compañeros como en la mía, éste es un destino muy agradable para cumplir el embarque.

### **Impresiones del cabo militar Pedro Barcala Mateo**

**M**IS impresiones en la 6.ª Escuadrilla, donde realizo mi segundo embarque, habiendo estado también en el primero, son muy favorables. Creo que es una escuadrilla donde para la marinería profesional que tenga pensado una permanencia en el Arma Aérea de la Armada se puede obtener mucha experiencia por ser un tipo de helicóptero con unas características simples para su mantenimiento, tanto en fuselaje como en mecánica, sirviendo de primer paso para otras escuadrillas con helicópteros más complejos.

Creo que también es importante resaltar el trato con el mando, ya que al ser una escuadrilla pequeña tiene un ambiente familiar, lo que supone que el contacto con los superiores es muy frecuente, lo cual redundará en una enseñanza continua del mantenimiento de los helicópteros.

Para acabar, pienso que mi paso por esta escuadrilla va a ser muy importante, tanto para mi vida familiar como en el aspecto humano y profesional.

### **Impresiones del sargento primero mecánico**

**Elías Cordero Crespo**

**R**EFLEJAR mis impresiones como suboficial sobre la 6.ª Escuadrilla de Aeronaves no es una tarea fácil.

Para empezar les diré que, como el resto de mis compañeros, mi vida militar ha transcurrido sobre todo en buques de la flota. Aquí la vida, tanto profesional como personal, cambia radicalmente; el mundo de la Flotilla de Aeronaves es totalmente distinto al mundo de los barcos.

Nuestra misión, tanto del personal de aeronaves, aviónica y demás especialidades, es la revisión, mantenimiento y reparación de los helicópteros, así como la realización de comisiones asignadas a la escuadrilla en las cuales sea necesaria nuestra presencia. Generalmente, uno de nosotros se desplaza con el helicóptero en las comisiones que abarcan varios días.

La vida en esta escuadrilla, como en casi todos los destinos donde hay poca gente y mucho movimiento, es bastante intensa y existe un alto grado de compañerismo, que se demuestra en las situaciones en las que se requiere el apoyo del resto de los compañeros cuando uno de noso-



# NOVENA ESCUADRILLA

**E**S difícil plasmar en una sola hoja de papel lo que la Novena Escuadrilla supone para el que tiene el honor de mandarla. Resumir la vida y milagros de 110 personas que cuidan y miman los quince AV-8s con los que cuenta la unidad actualmente (faltan tres aviones por entregar hasta julio de 1997) puede suponer algo más que una cuartilla y una carga de tintero, pero como... «lo bueno, si breve, dos veces bueno», trataremos que la pluma vuele (de eso aquí entendidos no faltan), haciendo la singladura lo más corta posible.

*Supra marem et terram* es el «latinajo» que reza en el escudo de la escuadrilla, y pocas veces ha definido el espíritu de la unidad como ahora. Mientras escribo estas líneas, un tercio de la Novena se encuentra apoyando las maniobras

Mar-31 en el Cantábrico, operando desde el aeropuerto de Santiago de Compostela. Otro tercio se encuentra efectuando un destacamento de aire-suelo en el polígono de tiro de las Bárdenas Reales, operando desde la Base Aérea de Zaragoza. Y el resto de la escuadrilla se encuentra en Rota efectuando adiestramiento básico de pilotos-alumnos recién incorporados a la unidad. Bien podemos decir que «flexibilidad operativa» es una de las virtudes de la unidad.

La Novena Escuadrilla nació en junio de 1987 como un núcleo de pilotos y personal de mantenimiento dispuestos a afrontar uno de los grandes retos tecnológicos que el Arma Aérea de la Armada ha experimentado durante los últimos tiempos. No ha pasado una década, y la Novena Escuadrilla se encuentra con un reto que supone posiblemente

te un salto tecnológico mayor que el que supuso el paso del AV8-A *Matador* al AV8-B *Harrier II*.

Pocos quedamos de aquel núcleo, pero el espíritu de entrega y trabajo de la unidad es como el buen «morapio», que mejora con el tiempo. Operar de noche desde la corta «pista» del *Príncipe de Asturias* empieza a ser algo habitual para algunos pilotos. En un futuro muy cercano comenzaremos los vuelos con gafas de visión nocturna, lo que va a permitir a la Novena Escuadrilla ampliar las misiones de apoyo a los Grupos «Alfa» y «Delta» de la Flota. A estas misiones operativas, la Escuadrilla une, de una forma muy especial durante los últimos meses, la del adiestramiento. Tenemos pilotos haciendo la transición al nuevo AV8-B *PLUS*, pilotos que pasan del *Matador* al AV8-B y pilotos nuevos «del trinque» para los

*«Para un piloto naval, el cielo no es otra cosa que el techo del mar»*





que el *V-STOL* y el *Harrier* son todavía una aventura. Actualmente, 13 de los 21 pilotos de la escuadrilla son alumnos de algún tipo.

Todo esto no se podría llevar a cabo sin un personal de mantenimiento con una preparación exquisita y una dedicación al trabajo abnegada, que va más allá de lo meramente profesional.

La Armada ha dotado a la escuadrilla con los mejores medios y aviones navales del momento, pero es la dotación de ésta la que hace que estos tiempos difíciles se noten menos a la hora de obtener resultados.

C. C. jefe 9.<sup>a</sup> Escuadrilla  
**Santiago R.  
GONZÁLEZ GÓMEZ**

**E**S diferente! Esta es la primera impresión que tiene un suboficial en el momento en que es destinado a una unidad de la Flotilla de Aeronaves.

Hay que trabajar siempre, siguiendo las pautas que ordenan los manuales de mantenimiento. El trabajo es continuo, no hay períodos de relajación como en un barco cuando, después de una navegación en un muelle. La responsabilidad es superior, ya que la seguridad de los vuelos depende en gran medida del personal de mantenimiento. Hay que estar continuamente reciclándose para no verse sorprendido ante nuevas modificaciones o, como recientemente, ante la incorporación de los aviones AV-8B *PLUS*.

En la escuadrilla, un suboficial tiene la posibilidad de trabajar con equipos de tecnología avanzada, intercambiar conocimientos con personal de escuadrillas similares, incrementar los mismos en cursos de capacitación y participar en ejercicios y maniobras formando parte de la unidad que es «punta de lanza» de nuestra Flota.

También es cierto que en estos momentos de recortes presupuestarios, su esfuerzo se verá incrementado para poder mantener un cierto grado de operatividad en los aviones.

Pero el grado de satisfacción que alcanza un suboficial en la

escuadrilla es bastante alto. Prueba de ello es que la mayoría del personal permanece en el destino largos períodos de tiempo.

En resumen, la mayoría de los suboficiales que estamos o han pasado por esta unidad nos enorgullecemos de pertenecer a la Novena Escuadrilla. ¡ADELANTE *COBRAS!*

Brigada mecánico  
**PÉREZ LEÓN**  
Brigada electricista  
**Elías BARCIA AMARO**

**L**LEVO cuatro meses destinado en la Novena Escuadrilla de Aeronaves, en cuya estructura me he visto integrado. Tengo un contacto físico nulo con los aviones, lo cual no impide ver que las piezas más pequeñas, como yo, contribuyen a que una unidad como una escuadrilla de cazas funcione. Quisiera destacar la impresión que causó en mí el embarque en el *Príncipe de Asturias*, en diversas maniobras, en donde la escuadrilla tiene que dar día a día todo lo que puede.

Marinero profesional  
**Ignacio GRUEIRO  
MÉNDEZ**





## DÉCIMA ESCUADRILLA

**E**L 23 de diciembre del año 1988 llegaron a Rota a bordo del *Príncipe de Asturias*, procedentes de Estados Unidos, los seis helicópteros SH-60B (*Sea Hawk*) que componen la décima Escuadrilla de Aeronaves. Fueron construidos por la casa Sikorsky en conjunción con la empresa IBM, siendo esta última la que desarrolló la tonelada de equipos electrónicos que lleva en su interior.

El SH-60B se puede considerar el hijo y, posiblemente, sucesor para el siglo XXI, del SH-3D, helicóptero de demostrada operatividad reflejada en sus treinta años de servicio volando en la Quinta Escuadrilla.

La Décima dispone de «casi» un séptimo helicóptero: el «simulador», recién entregado a la Armada por el Grupo INDRA, que está dando unos magníficos resultados,

tanto en el adiestramiento de vuelo como en el táctico.

Aunque la Décima Escuadrilla parezca pequeña en edad y número de unidades, su historial empieza a ser digno de mención. Ha volado 13.500 horas en sus ocho años de vida.

Desde su entrada en servicio ha participado en todas las maniobras a nivel nacional a bordo de las fragatas clase *Santa María*, en un gran número de ejercicios internacionales, integrada en agrupaciones de STANAVFORLANT, STANAVFORMED y UEO. Durante la escalada de crisis por la invasión de Kuwait por parte del ejército iraquí, estuvo presente en el golfo Pérsico durante once meses. También participó, durante tres años, en aguas del Adriático, en el embargo decretado contra las antiguas repúblicas ex yugoslavas.

Hablar de la Décima Escuadrilla es hablar de la 41.ª Escuadrilla de

Escoltas. El helicóptero es parte del barco, uno sin el otro pierde gran parte de su potencial operativo. El sistema LAMPS MK-III (*Light Airbone Multipurpose System*) es el vínculo de unión buque/helicóptero. El SH-60B sustituye al SH-2 (*Sea Sprite*), siendo las fragatas clase *Santa María* en nuestra Armada los únicos buques que utilizan este sistema de armas.

Gracias a este sistema, el buque puede navegar con sus sensores apagados y, por medio de la transmisión automática de datos en tiempo real (Data Link), la fragata puede mantener la situación de superficie, por presentar y manipular desde sus propias consolas el radar del helicóptero. Igualmente, con el despliegue y proceso acústico de sonoboyas, puede efectuar seguimiento y ataque a un submarino por medios totalmente pasivos,



sin descubrir la presencia del buque propio.

El funcionamiento de la Décima tiene algunas particularidades con respecto a otras escuadrillas, siendo una de ellas el hecho de tener seis plataformas desde donde poder operar. Esto implica el controlar miles de voces de material reparable, consumible y de apoyo, necesario para poder efectuar un mantenimiento eficaz. Por otro lado está la dispersidad de su personal, ya que es indispensable establecer un primer escalón de

mantenimiento en cada una de las unidades aéreas embarcadas para mantener la disponibilidad. Como ejemplo, por cada hora de vuelo son necesarias diez horas/hombre de mantenimiento.

El personal de la Décima Escuadrilla tiene un pie en el helipuerto de Rota y otro en alguna de la seis fragatas. Se considera asimismo como parte de sus dotaciones. Esto queda reflejado por el número de días que el personal permanece embarcado, que en muchas ocasiones supera los seis meses al año. Se

debe a la petición de unidad aérea embarcada cada vez que sale a la mar un escolta de la 41.<sup>a</sup> Escuadrilla que considera al helicóptero parte propia del buque. Desgraciadamente no se puede acceder a todas las solicitudes por falta de aeronaves o por falta de material mínimo necesario para las acciones de mantenimiento. Esta limitación esperamos que pronto pueda ser solucionada con la compra de nuevas unidades.

La dotación actual es alrededor de cien hombres, de los que el 90 por 100 son profesionales, con una gran preparación y permanencia en su destino. Esta larga permanencia es necesaria por la complejidad para lograr una alta operatividad y esperamos que la gestión de la Jefatura de Personal nos permita continuar aprovechando la experiencia de los que llevan más tiempo.

Para concluir, y deseando no aburrir al ya cansado lector, desde estas líneas quiero expresar mi agradecimiento a todo el personal que pertenece o ha pertenecido a la Décima Escuadrilla, que con su inestimable entrega y dedicación han conseguido crear, valga la expresión, tan «buena madre».

Jefe 10.<sup>a</sup> Escuadrilla  
**C. C. Juan José TORRALBO**



# SEGURIDAD EN VUELO

**S**ORPRENDENTEMENTE, un año después de escribir para la revista «de Personal» lo que eran mis primeras impresiones como comandante del *Duero*, me encuentro de nuevo ante el papel con el mismo objetivo, reflejar en pocas palabras, mi experiencia profesional.

En realidad, mi situación actual no podía haber sido más diferente que aquella de entonces, pues, además de haber ascendido a capitán de corbeta, corroborando que la Armada sigue «arriesgando» mucho en su política; de personal, he sido destinado a la Flotilla de Aeronaves, como jefe de Seguridad de Vuelo, un trabajo muy distinto de aquél en la 2.º Escuadrilla de Dragaminas.

¡Dónde queda ya el magnífico *Duero*! Aprovechando, desde aquí les mando un fuerte abrazo.

Para los que no estén metidos de lleno en el «mundillo» de la Flotilla de Aeronaves, en ese trepidante mundo donde se lidia desde la formación y el adiestramiento de personal hasta el último detalle de las operaciones aéreas, pasando por el mantenimiento de aeronaves en primero y segundo escalón, quizá no esté demasiado claro el significado y la importancia del trabajo de las secciones de Seguridad en Vuelo y Seguridad en Tierra. Probablemente, lo comparan con la Seguridad Operativa de los buques.

Sin embargo, en contraposición a esas ideas, solamente me gustaría señalar que aquí, como en cualquier otra organización con medios aéreos, ya sea militar o civil, el descuido en el cumplimiento de los programas de Seguridad de Vuelo se pagan muy caros, extremadamente caros en vidas humanas y material. Sin duda, los viejos (con perdón) del lugar pueden atestiguar esto.

Por tanto, con todo esto siempre en la mente, estoy en esta silla hace ya cuatro meses, que me han servido, además de para encontrarme con un montón de amigos, en fin, mis compañeros de siempre, para comprometerme con el espíritu de la Seguridad de Vuelo al intentar contagiárselo, consciente de la creciente importancia de las actuaciones individuales, en una época, en que la falta de recursos limita en cierta manera la calidad del mantenimiento y del adiestramiento.

En resumen, personalmente estoy muy ilusionado con mi destino, sabiendo que necesitaré más que nunca perseverancia, modestia e imaginación.

Debo admitir que, a veces, mi preocupación no está dentro de la misma Flotilla, sino fuera de ella; concretamente en aquellas unidades que no están permanentemente involucradas con aeronaves, pero que esporádicamente son responsables de unidades aéreas embarcadas. A ellos les pido que reflexionen en que el concepto de «volar seguro», en aviación va unido al de «excelencia profesional» y buen hacer. Por supuesto, a todos les ofrezco, en nombre de mi jefe y de los oficiales de Seguridad de Vuelo de las escuadrillas, el asesoramiento y el apoyo que necesiten.

C. C. jefe de Seguridad de Vuelo

**Rafael ESPINOSA  
GONZÁLEZ-LLANOS**

**L**A Flotilla de Aeronaves está compuesta actualmente por más de mil personas. Hay destinados 165 oficiales, 405 suboficiales y 442 personas más, entre cabos

primeros, cabos y marineros. Estas mil personas están repartidas en varias unidades y dependencias, todas ellas integradas en la FLOAN: el Órgano de Jefatura, con su Jefatura de Órdenes, que incluye también Seguridad en Vuelo y Medicina Aeronáutica. Cada una de las escuadrillas de aeronaves (3.ª, 4.ª, 5.ª, 6.ª, 9.ª y 10.ª), incluido el Equipo de Instrucción y Apoyo a la Marina tailandesa para la transferencia de la antigua 8.ª Escuadrilla, recientemente desaparecida; el Grupo Aéreo Embarcable, el Segundo Escalón de Mantenimiento, los Simuladores y los Servicios Generales de la FLOAN, así como el Equipo Naval destacado en el Grupo 22 del Ala 21 del Ejército del Aire (taconavegantes navales de los aviones P-3 de Patrulla Marítima). Asimismo están directamente relacionadas con la Flotilla de Aeronaves otras dos dependencias: la Escuela de Dotaciones Aeronavales «Capitán de Navío Cardona» y el Aeródromo Militar de la Base Naval de Rota que, dependiendo del almirante de Enseñanza Naval y del almirante de la base naval, respectivamente, tienen su jefatura en la propia persona del comandante de la Flotilla de Aeronaves. Estas más de mil personas tienen su residencia familiar en numerosos pueblos de la comarca de la bahía de Cádiz, desde Rota y El Puerto de Santa María (incluido el poblado naval de la base) a San Fernando y Cádiz. Incluso en Jerez, Sanlúcar, Chipiona y Puerto Real, o Morón y Sevilla (para el Equipo Naval del Ala 21). Y esas más de mil personas, desperdigadas por toda la comarca y repartidas por todas esas dependencias, son las que hacen funcionar la aviación naval española (sin olvidarnos del personal de la Sección Especial del Arma Aérea). Son las que planean, organizan y ejecutan todas las actividades operativas de nuestras unidades aeronáuticas o realizan todas las acciones administrativas necesarias en apoyo de esas actividades.

Parte muy importante de esa gran familia es el compacto bloque de suboficiales, más de cuatrocientos hombres muy bien preparados y con total dedicación, con sus apti-



tudes y actitudes al máximo de sus posibilidades que son en realidad el alma de la operatividad de esta enorme unidad. Ellos también tienen sus problemas profesionales y personales, familiares, médicos o económicos. Pensando en ellos y en la operatividad de la FLOAN, que se sustenta en la «calidad» de esos hombres, se ha creado recientemente el puesto de suboficial mayor de la FLOAN. Actualmente, en las oficinas de la Jefatura de Órdenes, don Miguel Pérez Torrecillas, «Suboficial Mayor de la Flotilla de Aeronaves», dispone de un despacho individual donde recibir a todos y cada uno de esos cuatrocientos suboficiales y tiene las líneas directas de enlace y acción (con el jefe de Personal, con el jefe de Órdenes y con el propio comandante de la Flotilla) para gestionar la posible resolución de los problemas, iniciativas o inquietudes que aquellos suboficiales le transmitan. Es un logro previsto y esperado, pero no por ello menos valioso, que ha cambiado sustancialmente, de unos meses a esta parte, el ambiente entre nuestros suboficiales, elevándose —simplemente con ello— su «moral».

Jefe Personal Flotilla Aeronaves  
**C. C. GUARDIA DE LA MORA**



**BODAS DE ORO (1946-1996) del ingreso en la E. N. M.  
Promociones 350 del Cuerpo General,  
82 de Infantería de Marina y  
26 de Intendencia**



**S**E han celebrado en la Escuela Naval Militar los actos conmemorativos de los 50 años de ingreso en ella de las promociones 350 (antes 36) del Cuerpo General, 82 (antes 13) de Infantería de Marina y 26 de Intendencia. En los actos participaron también los miembros de las promociones correspondientes de los cuerpos de Sanidad y Jurídico.

Los actos comenzaron con una Santa Misa en la Capilla de Dirección, a la que asistieron los miembros de las promociones que celebraban el aniversario, con sus esposas, acompañados por el comandante-director y oficiales de la E. N. M. y sus esposas. Después de la misa, el jefe de los Servicios Religiosos rezó un responso por los fallecidos y fue depositada una corona de laurel, portada por algunas viudas, en el crucero situado frente a la capilla.

A continuación, en una sala del edificio del Casino de Alumnos, previas unas palabras de bienvenida del comandante-director, se proyectaron dos vídeos descriptivos de la organización y actividades de la E. N. M., uno realizado en 1997 y otro en 1991. Estos vídeos, comparados con los recuerdos propios, permitieron comprobar cómo la escuela ha ido evolucionando, adaptándose a los nuevos tiempos, técnicas y necesidades, sin pérdida de lo esencial, en su tarea de formación de los oficiales de la Armada.

Posteriormente, divididos en grupos, se realizó una visita a las instalaciones de la escuela, preferentemente a las nuevas aulas y cuartel de alumnos. Los alojamientos actuales de los alumnos hicieron surgir sentimientos de cierta envidia, al comparar su funcionalidad y comodidad con el inhóspito dormitorio K.

Finalizó la visita con un café con los mandos de la escuela en el Casino de Alumnos. Al entrar, la primera imagen fue la del mostrador tras el que el bondadoso e increíblemente eficaz Plácido atendía todas las peticiones y necesidades posibles. Durante el café surgieron múltiples recuerdos de las horas vividas en el casino, desde los primeros días de novatos hasta el goce del *status* de veteranos de la «cámara» de guardias marinas de último curso.

El acto central de la celebración fue la lectura de las Leyes Penales.

Al pie de la escalera monumental los «veteranos» formados, y en la explanada, la impecable formación de las compañías de alumnos.

Después de la lectura por un caballero guardia marina, de un artículo de las Leyes Penales y de otro de las Ordenanzas de las Fuerzas Armadas, pronunció unas palabras, en nombre de las promociones celebrantes del aniversario, el vicealmirante del Cuerpo de Ingenieros, Navarro Revuelta. Después de agradecer simbólicamente en la persona del actual comandante-director la formación recibida, destacó algunos recuerdos y vivencias de los años pasados en la escuela. Finalizó con unas palabras a los alumnos:

**«Finalmente quiero decir unas palabras especialmente dirigidas a las damas y caballeros alumnos. Es de suponer que todos habéis ingresado en la Escuela Naval con una gran ilusión de ser oficiales de la Armada. Ilusión que hoy día es más difícil conservar que en nuestros tiempos, dado que en la sociedad actual “lo militar” está poco valorado.**

**Sin embargo, tenéis ante vosotros un grupo de oficiales de la Armada que estamos aquí no solamente para recordar con nostalgia vivencias de juventud y para estrechar los lazos de amistad y compañerismo aquí nacidos, sino que con nuestra presencia queremos expresar que mantengamos la misma ilusión que teníamos cuando estábamos formados donde estáis vosotros. Con el peso que dan los más de 45 años de servicio a nuestras espaldas, os podemos asegurar que el servicio a los demás y a la Patria realizado como oficial de la Armada es una forma muy noble y digna, pero también muy satisfactoria, de “gastar”, entre comillas, la propia vida.»**

Seguidamente, el comandante-director pronunció una alocución en la que expresó, entre otras ideas:

**«Para la Escuela Naval Militar constituye un honor y una satisfacción recibir a las promociones que ingresaron en la Armada hace ya cincuenta años y**

**que hoy, con el mismo espíritu de entonces, se reúnen con nosotros como una brigada más para conmemorar tal fecha.**

**Vuestra presencia, excelentísimos e ilustrísimos señores, supone un ejemplo a seguir para todos los aquí presentes y especialmente para las damas y caballeros alumnos, presente y futuro de nuestra querida Armada.»**

Las palabras finales del comandante-director fueron:

**«Y reitero mi agradecimiento a todos ustedes, excelentísimos e ilustrísimos señores: gratitud por acompañarnos en este día cargado de sentimientos y nostalgias que llenan de esperanza a las damas y caballeros alumnos que continuarán la singladura profesional que la Armada precisa.»**

Finalmente, los alumnos desfilaron, con la marcial perfección de siempre, ante el comandante-director y los miembros de las promociones celebrantes de la conmemoración.

Como conclusión de los actos, los asistentes se reunieron con mandos de la escuela y sus esposas en un almuerzo en la residencia «Javier Quiroga».

El almirante jefe del Estado Mayor de la Armada envió un afectuoso mensaje de felicitación a los miembros de las promociones que celebraban las Bodas de Oro de ingreso en la E. N. M. y a sus familiares. Igualmente envió un mensaje con una cariñosa enhorabuena el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico.

El último día de la estancia en Marín fue dedicado a realizar unas visitas turísticas, divididos en dos grupos: uno se dirigió a Valença do Minho y el otro a Santiago de Compostela. Santiago, por muchas veces que se haya ido, nunca defrauda.

El sábado, día 27, la mayor parte de los asistentes, excepto los ferrolanos y los que habían ido en coche, regresaron a Madrid en el autobús que había sido facilitado por la Jurisdicción Central, finalizando así unos días magníficos, llenos de emoción, y que sirvieron para reforzar los lazos de amistad nacidos en la escuela y mantenidos durante muchos años.



# LA AGRUPACIÓN DE INFANTERÍA DE MARINA DE MADRID

**L**A Agrupación de Madrid es, con los otros tercios y agrupaciones, una de las unidades de las fuerzas de seguridad de la Infantería de Marina. Sin duda cada una de estas unidades, debido a su situación geográfica y cometidos concretos, disfruta de características diferenciadoras respecto de las otras. En este sentido, en la Agrupación de Madrid, por encontrarse en la villa y corte y por las funciones que desempeña, como

veremos más adelante, las características diferenciadoras aparecen más acusadas.

La misión principal de la AGRUMAD es proporcionar seguridad a las instalaciones navales de la Jurisdicción Central de la Armada, misión que comparte con las otras unidades de seguridad del Cuerpo y, en este caso, se lleva a cabo de acuerdo con las instrucciones y planes vigentes del Estado Mayor de la Armada, Jurisdicción

Central de la Armada y Comandancia General de la Infantería de Marina. Además de esto, para la agrupación constituye también una misión la participación en paradas y desfiles y actos de honores a personalidades. Por último, la agrupación es también un centro de enseñanza, pues tiene a su cargo la formación de la Policía Naval en todos sus niveles.

La participación en actos de honores militares se puede conside-



rar normal para cualquier unidad, pero cuando esta participación se hace masiva, continua y trascendente, adquiere ya el carácter de misión para el que la tiene que ejecutar y éste es el caso de la AGRUMAD. Sobre su trascendencia es preciso considerar el ámbito de la actuación en Madrid, capital de la nación, con presencia normal de los medios de comunicación, en concurrencia con fuerzas de los otros ejércitos y ante dignatarios del máximo nivel. Para dar una idea de la frecuencia y el volumen de esta actividad, mencionaré que durante 1996 se ha actuado seis veces en visitas de jefes de Estado o Gobierno extranjeros, ocho veces en honores a la Casa Real y siete en honores a otras personalidades como el secretario general de la OTAN, JEMADs, etc. A esto hay que sumar la participación en conmemoracio-

nes, como el Día de las Fuerzas Armadas, con jefe de agrupación, jefe de batallón, Bandera, gastadores y música y dos compañías; inauguración del curso en la Escuela de Guerra Naval, con una compañía, Bandera, música y gastadores; actos de apertura de las Cortes con una compañía, y actos del día 12 de octubre con una compañía y banda de música. Creo que es fácil comprender que, lo que para otros puede ser una actividad incidental, para nosotros supone una tarea para la que hay que estar permanentemente alistados (preaviso con frecuencia de un día, y se ha dado el caso de con horas) y que hay que ejecutar con precisión y pulcritud.

La formación de la Policía Naval implica en la práctica disponer de una auténtica escuela para toda la Infantería de Marina, donde se imparten cursos sin solución de

continuidad. Se dan cursos de Policía Naval y de Escoltas de Autoridades para militares de reemplazo, de especialidad de Policía Naval para cabos primeros y suboficiales. Se han impartido, y está previsto continuar, cursos de Seguridad para militares de empleo. Esto supone mantener en continuidad una plantilla de profesores e instructores adecuadamente preparados, que a su vez deben efectuar los necesarios cursos de actualización y perfeccionamiento.

La misión principal de la unidad, he dicho antes, es la seguridad. Aquí es necesario, sobre todo a la vista de la evolución a la baja de la disponibilidad de personal, reflexionar, aunque sea brevemente, hacia dónde caminamos. El ser capaces de dar la seguridad requeridas a las instalaciones de la Armada va en la razón misma de ser de la agrupación y las otras unidades de seguridad. Es pues el momento de encarar el problema y estudiar cómo se podrá cumplir con nuestros cometidos con unos efectivos más reducidos. Primero, en una fase de transición, con militares de reemplazo y progresiva incorporación de METPs, hasta la solución definitiva una vez implantada la profesionalización total. La resolución del problema considero que pasará por una mayor disponibilidad de medios técnicos de alarma, detección y vigilancia; una mayor especialización del personal, formando expertos en seguridad y aplicando criterios de especialización por funciones; una toma de conciencia de los que reciben la seguridad de que también se deberán adaptar a los condicionantes que la seguridad imponga. Todo ello debe conducir a la formulación de una doctrina sobre seguridad debidamente promulgada, que provea unidad de criterios para la actuación de las fuerzas de Infantería de Marina de seguridad, y en las que éstas puedan jugar un papel no sólo activo, dando la seguridad a las instalaciones de primera prioridad, sino también como asesores en este asunto de los mandos de las instalaciones de más baja prioridad que tienen que darse su propia seguridad. Al encarar este reto de adaptación que considero necesario, la

agrupación puede contribuir precisamente con la experiencia acumulada en la «escuela» de Policía Naval, en la que se ha adquirido en casi treinta años de actividad un importante bagaje en temas de seguridad y que, como he mencionado, se trata de mantener actualizado.

Hasta ahora me he referido a las misiones de la agrupación. Es obvio que el adiestramiento que para cumplirlas se sigue se orienta precisamente hacia ellas. Así pues, los campos que se enfatizan son los de seguridad con la mayor extensión posible compatible con la corta permanencia en filas, el orden cerrado para las actuaciones protocolarias y el perfeccionamiento de los instructores de los cursos de Policía Naval. Pero en este capítulo del adiestramiento no quiero pasar por alto que también prestamos el mayor interés, en este caso dedicado a los profesionales, en mantener el adiestramiento como tales infantes de Marina, para lo que se aprovechan fundamentalmente los campamentos y vivacs en campos de tiro, para que por medio de ejercicios tácticos y de tiro nuestra gente mantenga la mejor forma posible. Por ello considero importante que las unidades de Seguridad continúen manteniendo un muestrario del armamento del Cuerpo lo más amplio posible y suficiente cupo de munición.

Con esta breve exposición de lo que es y lo que hace la Agrupación de Madrid, no sé si habré transmitido la idea del nivel de actividad que nos ocupa, pero lo resumiré diciendo que entre servicios, comisiones y ejercicios de adiestramiento, tanto mandos como tropa, «aquí no para nadie». Por ello deseo aprovechar esta oportunidad para expresar mi reconocimiento a todos los que componen esta agrupación, por el encomiable espíritu que les anima, que hace que muchas veces parezca que se multiplican.

Desde ese espíritu de servicio y de lealtad a las tradiciones del Cuerpo, envió en mi nombre y en el de todos mis colaboradores nuestros mejores deseos para el año que acaba de empezar a todos los lectores del «Boletín Informativo para Personal».



## Impresiones sobre logística en la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid

**E**L comandante Gabriel Lizana Cano es el jefe de la Sección Logística, de la Oficina de Información al Soldado y responsable del Plan de Calidad de Vida, puesto que desempeña desde hace cuatro años en que vino destinado del Palacio Archivo-Museo «Don Álvaro de Bazán» que la Armada tiene en El Viso del Marqués (Ciudad Real) dependiente del Museo Naval.

«Esta sección que mando tiene como misión la gestión, coordinación y control de los recursos, y la de prevenir y proporcionar a la unidad el apoyo logístico necesario en cantidad, calidad, lugar y momento adecuado para satisfacer sus necesidades en cualquier situación.»

Para poder llevar a cabo estas obligaciones cuenta con la ayuda del personal destinado en la oficina de esta jefatura, en el Servicio de Aprovisionamiento, de Mantenimiento, Transportes, Sanidad, Pañol de Cargo, Obras, etc.

Para definir las actividades del destino, se puede decir que son complejas, dado las diferentes funciones que tiene que cumplir la unidad y que vienen impuestas por las misiones que tiene.

«Pero en este momento, no me voy a referir a las actividades del apoyo logístico que se derivan de la

misión o misiones principales de la agrupación, como son *la seguridad* de las instalaciones de la Armada en Madrid y el correspondiente adiestramiento para conseguir un nivel óptimo deseable.

Quiero referirme a aquellas otras funciones que tiene que cumplir la unidad y que, por tanto, necesitan del correspondiente apoyo y que hacen que la Agrupación de Madrid tenga ciertas connotaciones que la hacen diferente al resto de las demás unidades de Infantería de Marina.»

Así, este carácter complejo que tienen las actividades de la sección es el resultado de tener que simultanear y compaginar las acciones derivadas de la misión y de aquellas otras que emanan, en primer lugar, del hecho de que Madrid sea la capital de España, con las obligaciones que esto conlleva de traslados, adiestramiento, ensayos, uniformidad, seguridad, comunicaciones, etc., y la necesidad de apoyo a las diferentes unidades que conforman la agrupación.

A esto hay que añadir la organización de las juras de Bandera, conferencias, exposiciones, la incorporación de la mujer a las FAS y la creación de la OFIS.

«Todo ello es posible por la entrega, dedicación y sacrificio del personal destinado en esta oficina», nos comenta el comandante Lizana.

## La Compañía de Seguridad

LA Compañía de Seguridad está encuadrada dentro del Grupo de Seguridad (GRUDES) de la AGRUMAD. Es la Compañía de Honores de la agrupación encargada de rendir honores cuando se celebra algún acto en el cuartel. También, cuando se realizan comisiones diversas en la Jurisdicción Central, tales como honores a jefes de Estado extranjeros en la plaza de la Lealtad, honores a SS. MM. los Reyes en el aeropuerto de Barajas, entre muchas otras en las que también participan unidades del Ejército de Tierra y del Ejército del Aire.

Los desfiles del Día de las Fuerzas Armadas o del Día de la Hispanidad son especiales en la vida de la compañía, ya que siempre participa en los actos representando a la Armada, bien como unidad aislada o dentro del batallón de ésta. La preparación es intensa desde varias semanas antes y el esfuerzo considerable, teniendo en cuenta que hay que seguir montando los servicios correspondientes a la compañía.

La misión fundamental de la Compañía de Seguridad es la de prestar los servicios de seguridad en diferentes instalaciones de la Armada en la Jurisdicción Central. La guardia militar del Cuartel General de la Armada, también la de la propia Agrupación de Madrid de Infantería de Marina y los destacamentos en las estaciones radio de la EREMA son las misiones fundamentales que en este sentido realiza la compañía.

Por otro lado, a pesar de no ser una unidad operativa al cien por cien, los mandos de la compañía ponen el máximo interés en que los infantes de Marina de ésta tengan el mejor adiestramiento encaminado a realizar sus funciones y también a una posible utilización de la unidad como *compañía de fusiles*. Éste es

el objetivo que se persigue con las salidas al campo de maniobras que se realizan todos los meses, así como con los campamentos a nivel de agrupación, en los cuales se instruye a la tropa y cuadros de mando en funciones de adiestramiento individual del combatiente, tiro, patrullas, combate en población, etc.

La compañía es uno de los pilares de la AGRUMAD, ya que sobre ella recaen buena parte de las misiones que tiene que cumplir la Unidad. Los componentes de la



compañía conocen la importancia de su cometido y asumen las dificultades siempre con ánimo de solucionar los problemas en bien de la seguridad y de los propios miembros de la compañía.

La escasez de personal, que afecta a todas las unidades de las Fuerzas Armadas, se supera con el esfuerzo de cada uno de los miembros de la compañía. Cada soldado, cada cabo, cada uno de los mandos, se esmeran en el cumplimiento de sus funciones sin necesidad de esperar nada a cambio. *El deber* no es sólo una obligación, sino una muestra de autoestima, de responsabilidad, que se trata de inculcar a los soldados y cabos de la compañía en todas las actividades que se realizan.

Personalmente llevo con orgullo ser uno de los mandos de esta compañía. El ambiente es muy bueno y el trabajo, a veces, ingrato

por la reiteración de las actividades, debido a la afluencia continua de personal nuevo, se lleva muy bien porque luego se pueden palpar los resultados. No son pocas las felicitaciones cuando la compañía ha participado en desfiles o en comisiones, o cuando se ha realizado una guardia de armas o un destacamento con especial aprovechamiento y eficacia.

Para conseguir todo esto es necesario un adiestramiento continuo de la tropa. No sólo basta con las salidas al campo. Las teóricas son continuas en las diferentes áreas de adiestramiento, que están encaminadas a conseguir una perfecta ejecución de las misiones de la compañía. Se cuidan especialmente los temas tocantes a los servicios de armas y todo lo referente al manejo y uso del armamento individual. Es fundamental que la tropa conozca al milímetro tanto sus obligaciones cuando están desempeñando guardias como el manejo de pistola y fusil. Esto les dará la seguridad necesaria para responder ante cualquiera de las muchas eventualidades que se pueden dar en los servicios de armas que se desempeñan.

Por otra parte, el adiestramiento táctico a nivel individual busca que el soldado sepa manejarse en situaciones de peligro o encuadrado dentro de una unidad de fusiles. Cuando este nivel individual ha sido logrado con satisfacción, se pasa a un adiestramiento de unidad, con el que se persigue que la compañía esté en todo momento preparada para intervenir, si fuera necesario, en cualquier centro o instalación de la Armada en la Jurisdicción Central.

Por tanto, el trabajo es intenso y se hace con miras a obtener una operatividad suficiente para asumir las misiones que en cualquier momento puedan ser encomendadas a la compañía.

Alférez de Infantería de Marina  
**A. Muiño Aguilar**

## CÍA. alumnos P. N.

**E**STA compañía está encuadrada en el Grupo de Seguridad (GRUDES) y depende directamente del teniente coronel al mando del mismo.

La compañía está organizada en función de los diferentes cursos que se imparten, por lo que puede llegar a tener cuatro secciones si hay coincidencia de cursos, cuando lo normal es que tenga tres secciones. Ésta es una de las principales características de la compañía, la flexibilidad y adaptabilidad a las diferentes situaciones. Otra particularidad de esta compañía es la escasa permanencia de la tropa (alumnos) en la misma, por lo que siempre se trabaja con soldados con un mes escaso de «mili».

En la compañía se imparten diversos cursos, tanto para M/R como para M/E y cabos 1.º y suboficiales. Quizá el más importante, y en cierto modo la razón de ser de la compañía, es el Curso de Aptitud de P. N. para soldados M/R. En este curso se forman los P. N. de todos los tercios y agrupaciones, así como los destinados a la Base Naval de Rota y al *Príncipe de Asturias*. Con una duración de cuatro semanas, se realiza durante los meses pares y su objetivo es que los futuros P. N. tengan una sólida formación en armamento, técnicas de tiro, A. F. M., defensa personal, formación del policía naval y comunicaciones, además de dedicar algunos períodos lectivos a la formación militar, emblemas y divisas y legislación.

Todo ello se completa con prácticas de tiro diurno y nocturno que se llevan a cabo en un pequeño vivac en los campos de tiro de El Palancar.

Otro de los cursos que se imparten es el de Protección de Autoridades. El personal es seleccionado entre los mejores del curso de P. N. y se completa con algunos cabos y soldados M/E de la Guardia Real. Tiene una duración de tres semanas, en las cuales se hace especial hincapié en el armamento, técnicas de tiro, A. F. M. y D. P., conducción

evasiva y, cómo no, técnicas de protección, sin olvidar otras materias, como terrorismo, legislación o primeros auxilios.

También en este curso se realiza un vivac de dos días en el que se llevan a cabo ejercicios de tiro bajo presión y de alta dificultad.

Finalmente, con una periodicidad de una o dos veces al año, se

no están programados, como el de formación complementaria de la especialidad de Seguridad para METP, y alguno más lejano en el tiempo, como el de Seguridad, realizado por los alféreces alumnos.

En definitiva, la compañía hace un aprovechamiento máximo de sus medios, alojando e impartiendo clases a más de 150 alumnos y en ocasiones cifras notablemente mayores. Para ello cuenta con cuatro aulas y material de enseñanza (láminas, proyectores, TV y vídeo, etc.), el gimnasio y tatami de



convoca el Curso de Aptitud de P. N. y Protección de Autoridades para suboficiales y cabos 1.º, que de alguna forma es un compendio de los dos anteriores, aunque, como es lógico, el nivel exigido es mayor y los temarios están adecuados al nivel de los alumnos para los que se convoca.

Este curso dura ocho semanas y además del vivac correspondiente tiene programadas diversas visitas y conferencias de personal externo a la AGRUMAD de marcado interés.

La compañía también ha impartido otros cursos que actualmente

la agrupación, las pistas de atletismo del CIEF, vehículos de la Compañía de Policía Naval, pistolas y revólveres de diferentes modelos, defensas y grilletes, etc.

Sólo me resta resaltar la encomiable labor de los mandos que suplen cualquier carencia material con su profesionalidad y compaginan sus funciones en el destino con las muchas guardias y destacamentos que debemos cubrir.

Teniente comandante alumnos P. N.  
**Gustavo Stuyck Garín**

**Sgto. de Infantería de  
Marina don Javier Men-  
diguchia Mena**

**L**LEVO dos años y medio destinado en la Compañía de Alumnos de Policía Naval; mi labor consiste en instruir y adiestrar a los futuros policías navales en todas las materias inherentes a su función específica.

En esta unidad también impartimos el Curso de Protección de Autoridades para militares de empleo y de reemplazo. Por la importancia y trascendencia que tenemos encomendada, personalmente me siento muy motivado y cada nuevo curso es un nuevo reto para mí.

Los soldados que vienen a realizar el curso provienen de diferentes lugares de España, con diferentes mentalidades, niveles de estudio, etc. Uno de los objetivos que conseguimos, no sin esfuerzo, es el de unificar intereses y darles una moti-

vación común, como es cumplir el servicio militar como policías navales en las diferentes zonas marítimas.

Una de las aspiraciones de los suboficiales y cabos 1.º destinados en esta compañía es la de realizar los cursos que imparte la Guardia Civil de Protección de Autoridades, Tiro e Información, para poder realizar la misión que tenemos encomendada con la máxima cualificación posible.

Para finalizar, es mi ilusión personal que con el paso del tiempo



la Compañía de Alumnos de P. N. pueda integrarse como escuela de formación de los futuros policías navales profesionales, con los beneficios y el provecho que para los alumnos e instructores esto conllevaría.

# UNIDAD CINOLÓGICA

**L**A Unidad Cinológica es una unidad de reciente creación, y data del año 1986 en que se estableció con los cuatro perros que existían en el antiguo destacamento de la Estación de Radio de Manoteras. Actualmente está encuadrada en el Grupo de Seguridad de la Agrupación de Madrid. Durante este período de tiempo, dicha

marca el estándar de esta raza; una vez superado un exhaustivo reconocimiento veterinario, seleccionaremos de éstos los que superen las pruebas de carácter, indiferencia (a disparos y otras clases de ruidos), fiereza y cualidades específicas, como son: demostración de cobrar el rodillo que se le arroje y defender frenéticamente su posesión,

adiestramiento y una pista de trabajo, también cuenta con un vehículo adaptado para el transporte urgente de los perros al ser requeridos éstos por el mando.

Se hace resaltar que el trabajo diario con los perros es grande, debido a que, además del adiestramiento continuo, es necesario la limpieza, vacunación, reconocimientos del veterinario, etc. Solamente decir que para tener un perro bien adiestrado, una vez seleccionado, es necesario, además del curso de seis meses antes citado, continuar con su perfeccionamiento hasta el final de su vida operativa. Todo este trabajo que realizan los instructores se ve recompensado por los magníficos resultados que se obtienen de estos animales que al final forman un único equipo.

Finalmente se hace resaltar que con muy pocos medios, tanto de personal como de perros, esta unidad cumple perfectamente con su misión, y que, por tanto, se considera que es una unidad operativa dispuesta a entrar en acción en cualquier momento, bien sea en cometidos de detección de drogas o de explosivos.

Teniente de Infantería de Marina  
**Jesús Marín Peral**



unidad fue potenciada, tanto a nivel de perros como a nivel de personal, para mantenimiento y adiestramiento de estos perros, teniendo en estos momentos un alto grado de adiestramiento en las distintas especialidades y contando con un grupo de veintidós perros de la raza «Pastor Alemán», que cubren las distintas necesidades de la Jurisdicción Central, ya sea de guarda, defensa, explosivos o estupefacientes.

Para ello se realizan anualmente cursos de guías y adiestradores de perros de aproximadamente seis meses de duración en la Escuela Especial de la Guardia Civil, ubicada en El Pardo.

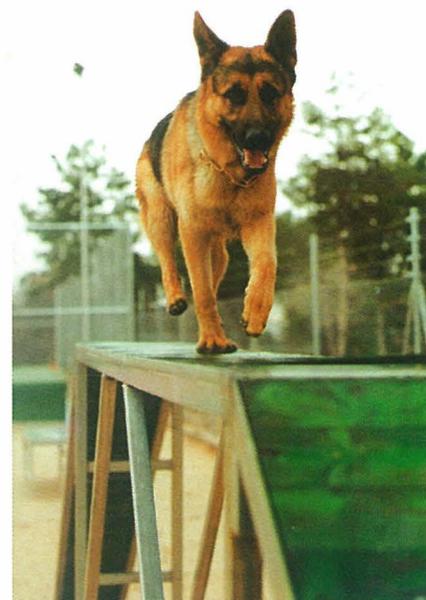
En dichos cursos se utiliza casi exclusivamente el perro de raza «Pastor Alemán»; se eligen los perros que estén dentro de lo que

caminar sobre suelos resbaladizos, entrar en locales oscuros, subir y bajar escaleras, saltar empalizadas, entrar en vehículos con el motor en marcha, andar por una pasarela elevada, etc.

De éstos, a ser posible se elegirán los que tengan un «pedigree» más selecto, es decir, los de mejor genealogía.

La vida operativa de estos perros en las Fuerzas Armadas es de aproximadamente ocho o nueve años, dependiendo del grado de conservación y perfeccionamiento en todos los aspectos del adiestramiento del perro.

La Unidad Cinológica dispone además de todo lo necesario para el adiestramiento de los perros, como son trajes especiales y material auxiliar, así como un campo de



# LA AGRUMAD EN LA CARRERA DE LA INTEGRACIÓN

CON motivo de la celebración del Día Internacional del Minusválido, la Fundación ANDE, presidida por S. A. R. la Infanta Doña Elena, programó, organizó y celebró el domingo día 1 de diciembre la «Carrera Popular por la Integración».

La carrera contó con la presencia destacada de S. A. R. la Infanta Doña Elena y del excelentísimo señor don José María Álvarez del Manzano, alcalde de Madrid y de otras autoridades.

popular con el resto de los conciudadanos.

Conseguir el objetivo de la integración total, real, y efectiva de todos los discapacitados en la sociedad fue la meta de esta carrera, de forma tal que la comunidad haga suyo este lema y lo acepte como algo normal y justo que hay que lograr entre todos.

Hacer coincidir la carrera popular con el Día Internacional del Minusválido era una razón más para que la misma gozase de todas las colabora-

desde la plaza de España hasta el Parque de Atracciones de la Casa de Campo de Madrid.

Como es natural, las Fuerzas Armadas acudieron prestas a este llamamiento; la Armada, al igual que otros ejércitos, hizo acto de presencia con un equipo formado por componentes de la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid (AGRUMAD).

El equipo de esta agrupación de Infantería de Marina estuvo integrado por personal tanto profesio-



Los más de 40.000 participantes aseguraron el éxito rotundo en el objetivo pretendido de concienciar y potenciar en la opinión pública la integración del discapacitado en nuestra sociedad, logrando su normal participación en una carrera

ciones posibles y obtuviera el respaldo oficial, popular y de los medios de comunicación, suficiente para que su mensaje integrador llegase nítido y fuerte a todos nosotros.

El itinerario de cinco kilómetros aproximadamente se desarrolló

nal como de reemplazo, que pudieron disfrutar no sólo de la carrera sino de una integración total a lo largo de las distintas actividades de un día inolvidable, consiguiéndose así los fines que se habían propuesto.

# LA BANDA DE MÚSICA DE LA AGRUPACIÓN DE MADRID

**H**ABLAR de la Agrupación de Madrid es hablar también de su Banda de Música, unidad íntimamente ligada a la vida de la misma y que ha ido dejando muy alto el pabellón de la Armada en cuantas ocasiones ha intervenido.

Sobre ella charlamos con su director, el teniente coronel Bernardo Adam Ferrero, quien nos dice que la música vive «codo a codo» con la agrupación.

nos y técnicos desarrollando actividades relacionadas con la vida civil a través de los conciertos. Por ejemplo, en el año 1996 se celebró la primera temporada de conciertos estables, única en la historia de la música militar española, con la incorporación de renombrados solistas internacionales que se sintieron orgullosos de participar en aquéllos junto a la Banda Sinfónica de la Agrupación de Madrid.

Música. Es una agrupación de instrumentistas de la banda que desarrolla una música ligera con una selección de piezas mundialmente conocidas.

Esta música se realiza con seriedad y rigor, pues la música tiene que ser bien interpretada y sus componentes han demostrado en conciertos y grabaciones que son dignos representantes de la Banda de Música de la Agrupación.



El teniente coronel Adam nos comenta que entre los objetivos a alcanzar por la Banda de Música está el de conseguir que de forma paralela con la labor artística se represente a través de la música a la Armada y a través de ésta a España, ya que la música permite desarrollar los sentimientos de un pueblo.

La banda en sí está formada por un numeroso grupo de cualificados profesionales que unen a su condición de militares un elevado sentimiento artístico y una gran profesionalidad. Esto les permite aprovechar sus aptitudes y sus recursos huma-

Todo esto se hace sin olvidar el pilar esencial de la música militar, que es participar en los actos militares en que es necesaria su presencia, recepciones de jefes de Estado, paradas militares y actividades de la agrupación.

Otro objetivo es la propia unidad, ofreciendo conciertos a su personal en momentos concretos en que la vida del cuartel lo permite, conciertos que son seguidos con mucho interés por la tropa. En éstos tiene un papel preponderante la Big Band, que actúa en paralelo con las actividades propias de la Banda de

Tanto la Banda de Música como la Big Band mantienen una estructura artística musical que les permite enlazar con la juventud española: «se trata de conquistar a la juventud a través de esta expresión artística», nos comenta el teniente coronel Adam.

Se han grabado también por primera vez en el ámbito de la música española los himnos nacional, europeos y americanos; por otra parte, se está realizando una grabación de dos discos de música procesional de cara a la Semana Santa de Zamora.



# XXX JORNADA MUNDIAL DE LA

# PAZ

## 1997

**E**L día 29 de enero tuvo lugar en la Iglesia Arzobispal Castrense, continuando lo establecido por el papa Pablo VI en 1967, la Jornada Mundial de la Paz, que tradicionalmente se celebra bajo la presidencia de nuestro arzobispo don José Manuel Estepa y Llaurens. Al acto asistieron altas autoridades militares y civiles del Ministerio de Defensa y un número elevado de personas de la diócesis castrense. Cabe destacar la participación de la Coral «Santa Teresa», de Tres Cantos, que tuvo una actuación muy brillante, con cantos como «Popule Neus», «Ave María» y «Eram quasi Agnus», de Tomás L. Victoria, y «Regina Coeli Laetare, Alleluia», de G. Aichinger.

El desarrollo del acto litúrgico se centró en la petición comunitaria de perdón, las lecturas del Santo Evangelio, alusivas al tema central de la celebración, y la homilía que monseñor Estepa dirigió a los asistentes, de la cual reproducimos una síntesis, que nos comunica la idea básica de su espíritu, como glosa del mensaje de Juan Pablo II:

**«Ofrece el perdón, recibe la paz.»**

**«Como arzobispo para la comunidad católica castrense en España, me complace poder dirigir un saludo respetuoso y cordial de bienvenida a todos los que han deseado tomar parte en este acto en favor de la paz entre los individuos, entre los grupos humanos y entre los pueblos...»**

Terminada la contienda más amplia y cruel de nuestra historia, los conflictos locales parecen haberse generalizado aún más. Esta situación de hecho ha angustiado siempre a los espíritus más reflexivos y nobles de la humanidad, que han propuesto infinitas soluciones.

El cristianismo, y más concretamente la Iglesia Católica, ha afrontado el problema de la paz y de la guerra, desde el principio, de una manera completamente diferente, indicando que la clave está en el reconocimiento de Dios Creador y Padre, de quien procede toda la vida y que convoca a individuos y pueblos a la fraternidad...



La paz entre los hombres es para el cristianismo, junto a la reconciliación con Dios, el bien principal que nos aporta la redención en Jesucristo.

Estas grandes convicciones y principios son el fundamento del incesante magisterio contemporáneo de la Iglesia sobre la paz.

Pocos meses antes de su muerte, el papa Juan XXIII dirigió, el 11 de abril de 1963, a los fieles cristianos de todo el mundo y a todos los hombres de buena voluntad, una carta encíclica, *Pacem in terris*, queriendo mostrar que la paz entre los individuos y entre los pueblos se apoya o fundamenta en cuatro pilares: la verdad, la justicia, el amor y la libertad.

El Concilio Vaticano II recogió este mensaje de Juan XXIII y lo incorporó en la llamada Constitución Pastoral *Gaudium et Spes*, sobre la misión de la Iglesia en medio del mundo.

El gran mérito y acierto del papa Pablo VI fue reconocer, tan

pronto se clausuró el Concilio Vaticano II, que este gran mensaje pontificio y conciliar sobre la paz tenía que ser introducido por la Iglesia en su predicación ordinaria y cotidiana, reconocer que la doctrina sobre la paz tenía que pasar a ser referencia y doctrina común para poder avanzar sobre otros estilos eclesiales de actuación y sobre antiguas explicaciones acerca de la legitimidad de la guerra y de las condiciones de la defensa.

Por ello, el 8 de diciembre de 1967, anticipándose clarívidamente a lo que iba a ocurrir durante el año 1968, el año más crucial en las décadas posteriores a la segunda guerra, estableció para el primero de enero de cada año la «Jornada Mundial de la Paz»...

...Celebración de la Jornada de la Paz y Mensaje Pontificio correspondiente se han ido sucediendo con fidelidad año tras año, gracias a la iniciativa profética de Pablo VI y al deseo expreso de

Juan Pablo II de caminar, con la Iglesia, por la senda abierta.

Pablo VI dirigió once mensajes. Juan Pablo II ha escrito hasta ahora diecinueve. Esos treinta documentos pontificios suponen los principios para la fundamentación de una ética cristiana de la paz para los hombres y de una solidaridad entre los pueblos... recuerdan, profundizan y actualizan aquellos grandes principios que en 1963 el papa Juan XXIII señaló como indispensables pilares para cimentar la paz entre las naciones de la tierra: la verdad, la justicia, el amor y la libertad.

El estudio y la reflexión sobre esta doctrina católica sobre la paz la consideramos aportación sumamente benéfica para la construcción de la convivencia en paz...

...Es necesaria para quienes han consagrado sus vidas a la profesión militar y desean, desde lo más hondo de su espíritu, hacer compatible el ejercicio de esta vocación y oficio con su vocación explícita y confesante de

la fe católica. En una palabra, se trata de una entrega a la construcción de una cultura de paz.

Este encuentro vespertino nuestro constituye para la comunidad católica castrense en Madrid una celebración anual que estamos convirtiendo ya en tradición, pues lo venimos haciendo cada año en el mes de enero, desde que dispusimos de este hermoso templo como Iglesia Arzobispal.

En esta celebración acogemos con amistad agradecida a todos

nuestro corazón; y en oración confiada, implorando de Dios este precioso don de la paz.

El papa Juan Pablo II desea que el año 1997 marque una etapa decisiva para el fortalecimiento de la paz y para un crecimiento de la solidaridad de los pueblos en la distribución de los bienes de la tierra.

Yo invito a todos los presentes, particularmente a los capellanes castrenses y a los militares de profesión que ejercen responsabilidades institucionales, a que estu-

El Papa actual no propugna un camino de paz que lleve a un perdón que sea el resultado de la pasividad y de la debilidad temerosa; aún menos, una paz o un perdón que pretenda ignorar dónde está la verdad y la justicia, y que inhiba a gobernantes y ciudadanos en la defensa de los propios derechos del deber de proteger la seguridad colectiva. Se trata de una paz fruto de una educación paciente y de un programa enérgico de relaciones humanas inspirado en la justicia, en la verdad y en



los que, quizá desde unas ciertas diferencias, con nuestra confesión de la primacía de Jesucristo y del don de Dios para la construcción de la paz, sienten respeto por nuestra fe y la reconocen como valor y elemento positivo para la promoción de una convivencia en paz... Se trata de reconocer la paz como un don de Dios confiado a los hombres de buena voluntad, don que nos impulsa a volvernos a Dios, disponibles para la transformación de las actitudes de

dien con atención el mensaje de la paz de este año para la Jornada Mundial de la Paz... Articulado el mensaje en siete puntos, muestra un camino a recorrer que es un verdadero itinerario de conversión de las conciencias.

El Papa invita a todos los hombres de buena voluntad a emprender una verdadera peregrinación de paz, cada uno desde la situación concreta en la que se encuentra y desde las responsabilidades que ejerce en la sociedad...

la libertad respetuosa de la dignidad de la persona y de la vida.

Por último, termino repitiendo la exclamación con que Juan Pablo II cerraba su homilía del primero de enero en la basílica de San Pedro «Al acercarnos al final de este siglo, en el que el mundo, y especialmente Europa, ha experimentado no pocas guerras y sufrimientos, ¿cuánto nos gustaría que todos los hombres pudiesen cruzar el umbral del año 2000 bajo el signo de la paz!».

# UNA VISITA INOLVIDABLE A LA BAHÍA DE CÁDIZ



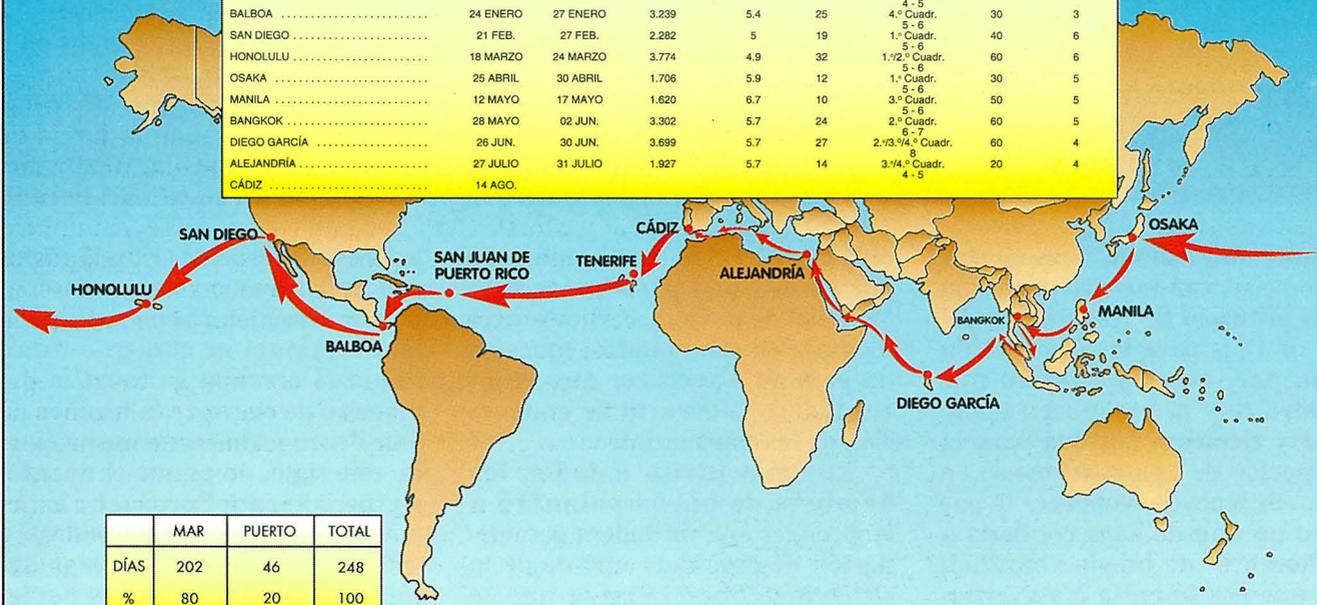
**T**RAEMOS a nuestras páginas la experiencia vivida por Marta Aguilar y sus hijos, Jesús y Virginia, en una pequeña excursión a la bahía de Cádiz, en la que vieron cumplidos sus sueños de visitar el buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano* antes de que éste iniciase su LXVIII Crucero de Instrucción en su novena circunnavegación al mundo.

Además, tuvieron ocasión de visitar el Panteón de Marineros Ilustres, el Real Instituto y Observatorio de la Armada y la Base Naval de Rota, deteniéndose especialmente durante la misma en el portaaviones *Príncipe de Asturias* y la fragata *Navarra*. Pudimos charlar con ellos sobre este tema y, dado que nos pareció de mucho interés, les pedimos que nos escribiesen sus impresiones.

El *Elcano* se encontraba en los astilleros de la Empresa Nacional «Bazán», en La Carraca, recibiendo los últimos cuidados antes de hacerse a la mar. Por ello es de agradecer, nos comentaba Marta, las muchas atenciones que recibieron por parte de la dotación y en especial del comandante de la guardia, el teniente de navío Martín Orozco, que les acompañaba en su intensa y extensa visita.

LXVIII CRUCERO DE INSTRUCCIÓN «JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO» 1996/97

PUERTO	ETA	ETD	DISTANCIA	VELOC. MEDIA	DÍAS MAR	VIENTO PRED.	% VELA	DÍAS PUERTO
CÁDIZ .....	—	08 DIC.	716	4,9	6	1.º Cuadr. 4-5	80	—
STA. C. TENERIFE .....	14 DIC.	17 DIC.	2.830	4,9	24	1/2.º Cuadr. 4-5	65	3
SAN JUAN DE PTO. RICO .....	10 ENERO	15 ENERO	1.053	4,9	9	1/2.º Cuadr. 4-5	50	5
BALBOA .....	24 ENERO	27 ENERO	3.239	5,4	25	4.º Cuadr. 5-6	30	3
SAN DIEGO .....	21 FEB.	27 FEB.	2.282	5	19	1.º Cuadr. 5-6	40	6
HONOLULU .....	18 MARZO	24 MARZO	3.774	4,9	32	1/2.º Cuadr. 5-6	60	6
OSAKA .....	25 ABRIL	30 ABRIL	1.706	5,9	12	1.º Cuadr. 5-6	30	5
MANILA .....	12 MAYO	17 MAYO	1.620	6,7	10	3.º Cuadr. 5-6	50	5
BANGKOK .....	28 MAYO	02 JUN.	3.302	5,7	24	2.º Cuadr. 6-7	60	5
DIEGO GARCÍA .....	26 JUN.	30 JUN.	3.699	5,7	27	2.º Cuadr. 6-7	60	4
ALEJANDRÍA .....	27 JULIO	31 JULIO	1.927	5,7	14	3/4.º Cuadr. 8	20	4
CÁDIZ .....	14 AGO.					4-5		



Grupo de guardias marinas que han embarcado en este LXVIII Crucero de Instrucción.



---

## Visita al buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*

---

Recogemos aquí las impresiones de Jesús durante su visita al buque:

«Tras franquear el control de seguridad de la “Bazán”, un giro a la izquierda, unos metros de carretera, por fin nos aproximábamos al más emblemático de los veleros españoles. Ya a la salida de San Fernando había vislumbrado cuatro mástiles, un gran casco; ahora, en La Carraca, se unían, cobraban una forma y un significado muy especial para un enamorado de la vela y la mar.

Algunos marineros, subidos a los mástiles, desafiaban al vértigo; otros revisaban la jarcia de labor, tres o cuatro montaban guardia; finalmente un numeroso grupo daba buena cuenta del bocadillo matinal. Desde proa hasta popa se vislumbraban cabos por doquier, escotas, poleas, polipastos pugnaban por destacar en una maniobra desconcertante para toda persona ajena al mundo de la navegación.

Inconscientemente evocaba mis épocas de regatista en embarcaciones de vela ligera, la mayoría de las veces frágiles embarcaciones que me proporcionaban fuertes emociones los días de viento, cuando aparecía y desaparecía entre el oleaje, cuando tenía que intuir la posición de la baliza de barlovento, imposible de vislumbrar a ras del agua.

Ahora me encontraba en un barco de noble carácter, robusto, aristocrático; ansiaba cruzar los



siete mares, capear cualquier temporal y resignarme ante las calmas chicas del mar de los Sargazos o del océano Índico. Mi imaginación me transportaba hasta el cabo de Hornos, el de Buena Esperanza, los cuarenta rugientes, a quienes se enfrentó Juan Sebastián Elcano en su periplo, hace casi cinco siglos. Envidiaba a quienes, en estos momentos, se enfrentan a largas jornadas de mar y compañerismo, de sensaciones de libertad y bellísimos atardeceres.

Mi vista acariciaba todos los rincones de la embarcación, atentos los oídos a las explicaciones del amabilísimo teniente de navío Martín Orozco, miembro de una elite, de la última profesión romántica de nuestros días, de los que escuchan la llamada del mar.

A través de las diversas estancias, la sala de conferencias, la cámara del comandante, donde se offician las recepciones de esta embajada flotante del reino, el puente de mando, la coqueta capilla, los camarotes y las camareras —donde uno debe evitar incorporarse súbitamente de la litera, so pena de comenzar el día viendo las estrellas—, comedores y sala de máquinas, contemplaba la vida a bordo. Desde el bauprés la mirada serpenteaba entre la maniobra, rodeaba los cabos, subía a lo largo del mástil, desde donde los grumetes anunciaban “¡tierra!” con júbilo.»



Placa de la construcción.

---

## Panteón de Marinos Ilustres

---

Es ahora Virginia la que nos cuenta que, después de sortear y volver a perderse en San Fernando debido a varios actos que tenían lugar en ese momento y que dificultaban el tráfico, llegaron al Panteón de Marinos Ilustres; don Luis Quintana, encargado de la conservación del Panteón, les fue explicando la historia de los distintos personajes allí enterrados. Aquello la hacía recordar a tantos marinos ilustres que contribuyeron a ensalzar España y darla un lugar entre las naciones que escribieron la historia de la navegación, el marqués de la Ensenada, Churrucá, Juan Sebastián Elcano...

Llamó también poderosamente la atención de Virginia las proporciones de la iglesia que contiene al Panteón, inimaginables desde fuera, quizá por tratarse de un edificio anexo al de la Escuela de Suboficiales. Nos comenta la amabilidad y profundos conocimientos de don Luis, y como éste les explicaba los orígenes de la Bandera Nacional.

Pero el tiempo corría y tras una breve visita al Museo Naval, que le hubiera gustado haber prolongado en el tiempo, dio fin a su periplo por el Panteón de Marinos Ilustres.



---

## Real Instituto y Observatorio de la Armada

---

Retomamos el relato de Jesús:

«Tras unas tapas de pescado frito, regadas con fino de la tierra, encaminamos nuestros pasos al Observatorio de la Armada, donde don Luis Batañero, a la sazón suboficial de guardia, nos hacía descubrir un tesoro, el pasado, presente y futuro de la Astronomía, íntima aliada del arte de navegar. En el pasado, los marinos confiaban su rumbo a astrolabios y estrellas; hoy, a los modernísimos sistemas de ayuda por satélite.

Sus fondos bibliográficos, desde el siglo XVI, perfectamente conservados, volvían a despertar mi admiración por aquellos hombres que, llevados del impulso de descubrir tierras indómitas y desconocidas, del comercio de las especias exóticas, dejaban sus vidas en manos de los elementos.

Don Luis fue un cicerone extraordinario, que dedicó todo su tiempo y su entusiasmo a enseñarnos el Observatorio durante más de tres horas. Como ya he comentado, llamó nuestra atención el sistema de seguimiento espacial por láser de los satélites artificiales, así como el reloj atómico y los sismógrafos. Nos detuvimos de una forma especial en la biblioteca, en la que pudimos contemplar un elevado número de volúmenes de gran valor, tanto por su antigüedad como por los temas tratados.

Abandonamos el Observatorio con cierta tristeza y un gran agradecimiento por las muchas atenciones recibidas por parte de don Luis.



---

## Visita a la Base Naval de Rota

---

Jesús nos sirve de hilo conductor; les acompaña en la visita el cabo de Infantería de Marina Manuel Amaya, quien puso en ello todo su interés.

«Nos acercamos al muelle, donde nos aguardaba la gran mole de nuestro buque señero, el *Príncipe de Asturias*. Un cambio brusco, con sólo veinticuatro horas de diferencia. Del blanco luminoso del *Elcano* al gris austero de los buques de guerra. De una grácil silueta a una plataforma enorme. Abrí los ojos todo lo que pude, para abarcar toda





En la cubierta del portaaviones  
*Príncipe de Asturias*.

su figura. Me acordaba de haberlo visto hace algunos años, en Ferrol; si mi memoria no me falla, fue en agosto del 87, cuando, ya botado, impaciente esperaba su remate y su bandera de combate. Tanto él como yo éramos adolescentes.

Ahora, en la madurez, de nuevo ante mis ojos, me encontraba sobre su pista de aterrizaje; paseé por ella, subí al puente-torre de control. Atento, sin perder un detalle.

Me desperté al estrechar la mano del oficial de guardia, quien nos guió maravillosamente a través de la tecnología puntera de una de nuestras más modernas

fragatas, la *Navarra*. Amante de su profesión, ensimismado con su trabajo, nos hizo descubrir todos y cada uno de los rincones de «su» barco; desde la proa hasta la cubierta para helicópteros, situada en la popa, desde la sala de máquinas al puente de mando, desde la sala —en permanente penumbra—, donde se manejan los sistemas de tiro, la guerra electrónica, la lucha antisubmarina, hasta las enfermerías, comedores de marinería y cámaras de oficiales.

Bien atento a todas las explicaciones del oficial, pude comprender muchos de los secretos de la guerra naval moderna, en nada

parecida a la del siglo XVI, cuando se lanzaban pesadas bolas metálicas con la esperanza de abrir una vía de agua en el casco del buque enemigo, como en la batalla de Lepanto, sustituidas por hirientes dagas, programadas y guiadas, de gran poder destructivo. Las velas sustituidas por potentes motores, los catalejos por radares, las cortinas antisubmarinas que ahora aparecían, y tantos conceptos nuevos que me esforzaba en descifrar, me trasladaban de nuevo del siglo XVI a los albores de XXI.

Recordaba las explicaciones del oficial de guardia sobre el aterrizaje de los helicópteros en la cubierta de la fragata cuando, de repente, me encontraba inmerso en un hangar, enfrente de helicópteros de transporte y antisubmarinos del Arma Aérea y de los aviones *Harrier*, capaces de elevarse a los cielos verticalmente, dotados de sofisticados sistemas; era imposible asimilarlo todo de golpe. Salí muy contento de Rota, con ganas de poder relatar todas mis impresiones.»

Virginia por su parte nos comenta sobre la fragata *Navarra*, que lo que más le llamó la atención fue el sistema complicado de ordenadores, radares y sonares de su CIC. Además, su acompañante, el oficial de guardia, lo puso a «son de mar», que impresionaba todavía más con sus diferentes luces moradas y anaranjadas. Tenía la impresión de haber entrado en combate.

Nos comenta Virginia sonriendo lo mucho que tuvo que luchar consigo misma, cuando al pasar por la cocina se encontró con unas apetitosas bandejas de patatas fritas que invitaban a comérselas.

Desde estas páginas deseamos agradecer a Marta y a sus hijos, Jesús y Virginia, su cariñosa colaboración.

# Llega a la Base Naval de Rota la fuerza de Infantería de Marina procedente de Bosnia



**E**L lunes día 9 de diciembre desembarcaba, en el muelle n.º 1 de la Base Naval de Rota, la fuerza de Infantería de Marina que durante seis meses ha desempeñado misiones de paz en la antigua Yugoslavia.

Fueron recibidos por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada Juan José Romero Caramelo.

Cabe destacar la presencia de una delegación de la Comisión de Defensa del Congreso, formada por los diputados Arsenio Fernández de Mesa, Jesús Barros Martínez, Carmen Calleja de Pablo, Antonio Cárceles Nieto, Juan Ibáñez Haro, Hipólito Fariña, y de la Comisión de Defensa del Senado, formada por los senadores Agustín Díaz de Mera, Laura Martínez Berenguer, María Jesús Castro Mateos, José Luis Morales Montero y Teresa Herrera, que se encontraban de visita en la base naval. También hay que resaltar la presencia del alcalde de San

Fernando, quien expresamente deseó estar presente en los actos de la llegada dado el hermanamiento de la ciudad con la Infantería de Marina y recordaba muy vivamente y con emoción la ya lejana ceremonia de despedida.

El hecho casual de que el día 9 de diciembre fuese fiesta recuperable en la Comunidad Autónoma Andaluza contribuyó a la presencia masiva de familiares y compañeros, poniendo una nota de colorido y emoción en un acto muy marcial en un día de sol radiante y luz, como sólo es posible encontrar en aquellas tierras.

Formaba en el muelle una Compañía de Honores con Escuadra de Gastadores del Tercio de Armada y la Banda de Música, Cornetas y Tambores del Tercio Sur.

Poco después de la una de la tarde iniciaba su aproximación al punto de atraque el *Hernán Cortés*, buque del Grupo «Delta» de la flota, que transportaba la fuerza

de Infantería de Marina. Es un momento de gran emoción para todos los presentes. El buque se aproxima al muelle y, al encapillar su primera estacha, la Banda de Música inicia la interpretación de unas marchas militares.

El primero en desembarcar fue el comandante del *Hernán Cortés*, quien solicita autorización al AJEMA para el desembarco del «BIMAR-III». Concedido el permiso, éste lo hace a paso ligero a los sones de una marcha militar.

Una vez en tierra el batallón de Infantería de Marina, el AJEMA, acompañado por el teniente coronel comandante del mismo, José Enrique Fojón Lagoa, pasó revista a la Fuerza.

Terminada ésta, el almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada dirigió la siguiente alocución a la tropa:

**«Infantes de Marina del Tercer Batallón del TEAR, del Esta-**

do Mayor de la Brigada Española y del Escalón de Apoyo Logístico,

**¡BIENVENIDOS A CASA!**

¡Bienvenidos a esta base naval que os vio partir una luminosa mañana de julio pasado!

Recordaréis que en las palabras de despedida os expresaba mi convicción de que sabriais

otras situaciones difíciles, resueltas con vuestra prudencia, decisión y coraje.

No es fácil resumir en unos minutos lo que hicisteis en el tiempo que habéis estado fuera. Pero sí os digo que vuestra colaboración ha sido muy importante para el mantenimiento de la paz en la difícil zona que os correspondió.

Sobre el terreno pude compro-

Para recibirnos nos acompañan diputados y senadores de las comisiones de Defensa del Congreso y del Senado, que hoy están visitando la base naval y a los que desde aquí agradezco su presencia en este acto.

Como os dije el día de vuestra marcha, los que nos quedamos hemos contado los días que faltaban para poder recibirnos de regreso a España. Han sido ciento cincuenta y ocho días bien empleados.

**Que Dios os bendiga.**

**Ahora decid con fuerza:**

**¡Viva la Infantería de Marina!**

**¡Viva el Rey!**

**¡Viva España!**

Finalizada la alocución, el estandarte del Tercio de Armada se incorporó a la formación, con los honores de ordenanza. Posteriormente lo haría la Escuadra de Gastadores y la Compañía de Honores. Los actos se cerraron con el canto de la «Marcha Heroica de la Infantería de Marina» y el desfile de la fuerza.



mantener la gloriosa tradición de los que os precedieron vistiendo ese uniforme que lleváis con orgullo. Lo habéis conseguido.

Os advertí que posiblemente vivirais situaciones y presenciarais escenas que no se os olvidarían nunca. Vosotros sabéis que así fue.

También os aconsejé que actuaseis siempre de forma que nunca tuvierais que avergonzaros de vuestros actos. Estoy convencido de que así lo hicisteis.

Por la popa dejáis meses de preparación para una tarea distinta que la vuestra habitual, y muchas horas de servicio en puestos de control; más de trescientos mil kilómetros en patrullas motorizadas; decenas de jornadas en el campo soportando el sol, la lluvia, el barro y las bajas temperaturas; también las ocasiones, que siempre recordaréis, en que pudisteis ayudar a los que se acogieron a vuestra protección o generosidad. Y tantas

bar en el aeropuerto de Mostar, en Trebinje y en la base de patrulla «Alcaravan» vuestro entusiasmo, dedicación y buen hacer. Habéis dejado muy alto el nombre de España y el prestigio del Cuerpo al que con orgullo pertenecéis.

Las páginas que habéis escrito en el Diario de Operaciones del Batallón son ya parte de la historia del Tercio de Armada, y una prueba más de la flexibilidad con que las unidades de la Armada se adaptan a las más diversas situaciones.

Habéis demostrado que podéis trabajar hombro con hombro con nuestros hermanos del Ejército de Tierra sin ningún problema. Desde aquí felicito a los mandos de la brigada y en particular al general Carvajal.

Me queda desearos que disfrutéis con el mejor premio que puede recibir un hombre cuando sabe que de verdad se lo merece: la satisfacción del deber cumplido.



# Buque de Aprovisionamiento de Combate

## PATIÑO

---

Capitán de navío

José M.<sup>a</sup> Blanco Núñez

comandante B. A. C. Patiño

---

**E**L coronel Catalán, con su habitual simpatía y su celo incansable, nos pide que expresemos la impresión que nos causa nuestro barco y, dado que es imposible resistirse a sus deseos, pues se desplazó expresamente hasta Ferrol para «convencernos» y se lo prometimos y «lo prometido es deuda», ahí van mis impresiones y las de un grupo de oficiales, suboficiales y marinería de mi dotación, que para ello se han ofrecido voluntarios.

Lo primero que debo declarar es que todavía no he salido a la mar con el barco, debido a un PIP reglamentario y, hasta que no lo haga, mi impresión estará carente de esa experiencia.

El *Patiño*, voy a utilizar la redundancia a propósito, es impre-

sionante; por la racionalidad de su concepción, las facilidades con que cuenta para llevar a cabo su misión, el grado de automatismo de sus equipos, la confortabilidad de sus espacios habitables, el desarrollo de todo un concepto de mantenimiento durante su ciclo de vida, apoyado en la publicación de «Apoyo de la Clase», lo reducido de su dotación y el hecho de que toda ella se componga de profesionales, en fin, y para no aburrirles: IMPRESIONANTE.

En cuanto a lo que me he encontrado a bordo al tomar el mando, aunque las alabanzas entre compañeros no sean elegantes y menos en público, no me cabe más remedio que declarar que el trabajo llevado a cabo por los comandantes de quilla y sus dotaciones es digno de todo elogio; Manual de Organización, Libro de Régimen Interior, Libros de los destinos, recopilación de información técnica y manuales de equipos, APLs, etc. Además, el conocimiento de un equipo de RAS/FAS totalmente novedoso y complejo, el adiestramiento en su

manejo, pasar la CEVACO, integrarse sin problemas en la STANAVFORLANT...

Si acaso, para no ser triunfalista en todo, aunque el barco se lo merece, el riguroso cálculo de la dotación, aquilatada al mínimo por mor de las necesarias economías, hace que sean mucho más sensibles los «por menos» que cada día aparecen en el parte de relevo, debido a la conocida escasez actual en los escalones inferiores, pues al aludido cálculo se correlaciona con el de las horas/hombre de mantenimiento tan ajustado, este último, que resulta difícil de compaginar con las obligadas tareas de adiestramiento e instrucción.

Pendientes de finalizar este PIP y con la mirada puesta en una futura integración en la STANAVFORLANT, así como en diversos ejercicios internacionales y nacionales, estoy seguro que, en un próximo relato, mi impresión personal sobre el comportamiento en la mar confirmará la excelente opinión que me dio el comandante saliente.



---

**Teniente de navío (CG/ES)**  
**Jesús González-Aller Lacalle**  
**Oficial de Seguridad Interior**  
**B. A. C. Patiño**

---

**C**UANDO inicié mi embarque como dotación de quilla del B. A. C. *Patiño*, hace ya casi tres años, no podía imaginar todo lo que este buque iba a aportar a mi carrera profesional. Durante el primer año, con el buque

en construcción, concentré todo el esfuerzo en estudiar y aprender las innovaciones con las que me iba a encontrar, que eran muchas y muy interesantes, sobre todo en el destino de Seguridad Interior, que es el que me habían asignado al poseer la especialidad de Energía y Propulsión y la aptitud de Seguridad Interior.

Todas estas innovaciones constituyen un avance muy importante y necesario para un buque de guerra diseñado para el siglo que viene, y que sin duda serán referencias para las próximas construcciones de la Armada: LPD, F-100, etc.

Centrándome en la Seguridad Interior, el *Patiño* cuenta con tal cantidad de automatismos, señales de aviso y detección, alarmas, sistemas de extinción de incendios, modernos sistemas de comunicaciones interiores y de defensa NBQ, que incluso plantean la necesidad de modificar aspectos puntuales de la doctrina de Seguridad Interior, como quedó patente durante la CALOPCO que pasó el CEVACO a finales de 1995.

Un ejemplo significativo sería el de la figura del mensajero de un trozo de reparación. Con las dimensiones que tiene el *Patiño*, ¿se imaginan el tiempo que puede tardar un hombre en llevar un mensaje desde el lugar de la emergencia al trozo y volver a la escena, si tiene que pasar por siete cubiertas y romper la estanqueidad a través de 15 puertas estancas? Seguramente, para cuando vuelva, el mensaje ya no tendrá valor alguno. Pues bien, gracias al sistema de comunicaciones por hilo radiante instalado a bordo (basado en el que utilizan en la construcción de túneles y plataformas subterráneas), el trozo y la escena permanecerán enlazados de manera permanente mediante transceptores portátiles, siendo la información con la central de Seguridad Interior y el puente mucho más rápida y fiable.

Otra de las innovaciones destacables, pionera en un buque de la Armada, es el Sistema de Protección y Defensa NBQ, el cual permite al buque, mediante la creación de una sobrepresión de aire en el interior del mismo, que se hace pasar a través de un sistema de filtrado, convertirse en una ciudadela inexpugnable para agentes contaminantes, tanto radiactivos como químicos.

Otro aspecto importante es el hecho de que toda la dotación del buque sea profesional, lo que ha facilitado de manera notable el mantenimiento de un nivel de adiestramiento alto en Seguridad Interior, al conseguir una continuidad del personal, fundamental en un buque cuya principal carencia es la de tener una plantilla muy ajustada. Así pues, se

puede decir que se ha sustituido la cantidad por la calidad, tanto de las personas como de los equipos y sistemas con los que se cuenta.

El capitán de navío Ángel Taffalla Balduz, primer comandante del *Patiño*, dejó muy claro, a mí como oficial de Seguridad Interior y a toda la dotación en general, que uno de sus principales objetivos a alcanzar durante su mando sería el conseguir la mayor eficacia de la Seguridad Interior, objetivo que considero consiguió y que en su despedida nos exhortó a mantenerlo con el esfuerzo diario de todos. El actual comandante, capitán de navío José M.<sup>a</sup> Blanco Núñez, ha hecho suyo este objetivo, con lo que se garantiza la continuidad en el mantenimiento del nivel de adiestramiento y de mentalización.

Todos estos puntos comentados, junto con otros aspectos del buque, como su confortable habitabilidad, sus modernos sistemas de navegación y maniobra, hacen que cualquier miembro de la Armada que embarque en el *Patiño* se sienta orgulloso de desarrollar su trabajo en el más moderno y profesional buque de la Armada.

---

### Alférez de fragata (M/E)

M.<sup>a</sup> Cruz Vázquez Valcarce

B. A. C. *Patiño*

---

**Q**UISIERA contar, puesto que me han dado la oportunidad, dos cosas importantes que me han pasado a bordo de este barco, pero antes haré una pequeña introducción de cómo han sido mis comienzos.

Hoy llevo casi un año y un mes en la Armada. Cuando salí de la Escuela Naval Militar, aún como alférez de fragata en prácticas, comenzaba para mí una nueva vida, un mundo que tenía que explorar.

Fui destinada en prácticas al petrolero de la flota *Marqués de la Ensenada*; me habían dicho que navegaba mucho y eso me asustaba un poco. No sabía cómo iba a reac-

cionar. Desembarqué de la Escuela Naval el día 7 de mayo, incorporándome dos días después en Cartagena, donde se encontraba el barco en ese momento listo para zarpar con destino al Adriático. Al día siguiente de embarcar, nos hicimos a la mar rumbo Cagliari; sería mi primer puerto extranjero y mi primer contacto con los barcos de la Armada. Esta etapa fue clave a la hora de decidir mi próximo destino.

Una vez finalizadas las prácticas me dieron la opción de elegir la zona marítima (buque o tierra), solicitando la Zona Marítima del Cantábrico en buque. Tenía mis vistas en el *Patiño*, puesto que me habían hablado muy bien de él, lo cual pude comprobar en una visita fugaz que hice al barco. Entonces me di cuenta que sería un buen barco para estar destinada, acercándose bastante a mis expectativas.

Mi anterior experiencia en el *Marqués de la Ensenada* me sirvió y me sirve para desenvolverme en esta fortaleza flotante denominada *Patiño*.

El *Patiño* es algo más que un buque, es una base militar, un centro de trabajo, un cuartel de instrucción, e incluso para muchos de nosotros un confortable hogar. Se respira un buen ambiente de trabajo, debido a la profesionalidad de la dotación, influyendo de manera decisiva en el desarrollo del trabajo a bordo.

En mi segundo día a bordo en el *Patiño* parecía Alicia en el país de las maravillas. Reuní planos del barco y comencé a recorrer cubierta por cubierta; no acababa nunca de subir y bajar escalas, de andar por pasillos... Una vez que conseguí desenvolverme con soltura, me dieron el destino de máquinas y, por mi carrera universitaria de Ingeniero Técnico Naval con la especialidad de Energía y Propulsión, llevo la parte técnica de mantenimiento, consolas, carga y lastre.

Al principio me imagino que chocaría un poco ver a una mujer por la cámara de control de máquinas, pero el día a día hace que le quite su importancia. No voy a decir que sea fácil trabajar en un barco, porque me engañaría a mí misma y a los demás, no porque sea un

mundo complicado (que lo es), sino porque el concepto mujer-Armada aún no está asimilado, aunque eso también pasa en la vida civil y no por ello dejamos de intentarlo.

Uno de los días más importantes que recordaré con especial entusiasmo fue en el que hice mi primera guardia como oficial comandante de guardia. A las 7,45 h. me colgué la gola, cogí el sable y fui a la cubierta de vuelo. Pasé revista a la guardia entrante y me puse en mi puesto lista para relevar. En ese momento me di cuenta que un barco de 17.000 Tm, 166 m de eslora y una veintena de hombres estaban bajo mi cargo; tenía que responder como todo el mundo esperaba.

La gente que ha pasado por esta misma situación sabrá lo que se siente en ese momento.

Por último y antes de terminar, quisiera hacer especial mención a los hombres y mujeres que han puesto su granito de arena para que este barco tenga esa personalidad que tanto le caracteriza, elogiando, a la vez, el esfuerzo de mis compañeras que han hecho que nuestra vida a bordo sea más aceptable, lo que indica que esta sociedad realmente se puede cambiar y este barco lo está demostrando.

---

### Sargento de Administración

Francisco Lozano Rodríguez

B. A. C. *Patiño*

---

**Y**O formaba parte de la última dotación del viejo buque-tanque *Teide*. De forma inesperada e inexorable llegó su fulminante sentencia de desguace. Pocas experiencias deben ser más tristes para un marino que asistir al final de la vida operativa de un buque. ¡Qué desolación ver cómo se iba desarmando y deshaciendo! Pero como desagravio he tenido la suerte de pertenecer a la primera dotación del *Patiño*.

El *Patiño* se integra en la flota un 16 de junio de 1995, lo que debió

Algunos de los colaboradores en este artículo, de izquierda a derecha:  
Cabo M/E Administración, Juan Alberto Sordo Castro.  
Sargento de Administración, Francisco J. Lozano Rodríguez.  
Cabo 1.º de Administración, José Carlos Teijeiro Freire.  
Cabo M/E Administración, Óscar Martínez Seco.



inducir modificaciones en la estrategia y en la táctica al irrumpir en la Armada como nuevo recurso logístico que ampliaba y unificaba funciones encomendadas a otros buques, como su hermano menor (en tamaño, que no en edad) el petrolero de flota *Marqués de la Ensenada*.

Tras las diversas colaboraciones e integraciones en distintas agrupaciones navales nacionales y extranjeras, queda ya comprobada la alta capacidad de apoyo a otras unidades y lo que, bajo mi punto de vista, supone su gran aportación a los grupos de combate: multiplicar su autonomía y capacidad de operar en cualquier área de acción, confiando a la flota una proyección prácticamente sin limitaciones en tiempo ni espacio.

Cuando ya ha pasado en gran medida la expectación que despierta lo novedoso, cuando el buque está próximo a cumplir dos años de vida operativa, cuando prácticamente todo se ha dicho en cuanto a sus aspectos innovadores (la construcción modular, la amplitud de los espacios interiores y exteriores, dimensiones y desplazamiento, el hecho de contar con una plantilla al cien por cien profesional, lo avanzado de su tecnología), qué se puede contar de esta inmensa y sorprendente mole gris.

Me incorporé a su plantilla unos meses antes de la entrega a la

Armada, cuando la mayoría de los compartimentos no eran más que espacios limitados por mamparos sin vestir, y solamente los planos podían contar a qué se iban a destinar y qué elementos les darían vida. Todo estaba en marcha, pero aún quedaban ideas que aportar, y uno, sin darse cuenta, se sorprendió contagiado del entusiasmo que manaba de aquel grupo inicial que lo vio gestarse desde el astillero, casi desde que sólo era papel. Aquello acabó en adhesión total a la causa: dar vida al proyecto aportando nuestra experiencia para que aquel pequeño gigante que iba a ser «nuestro» fuera lo mejor, un orgullo para nosotros y un orgullo para la Armada. Bazán aportaba el continente, nosotros seríamos el alma.

Se planteaba entonces una inquietante responsabilidad: íbamos a asentar los cimientos. Había que establecer nuevos conceptos y procedimientos de trabajo, fijar los primeros criterios, organizar servicios y destinos, y establecer normas de convivencia a bordo aportando imaginación y adaptando nuestras experiencias y conocimientos a los modernos equipos y sistemas, siempre en aras de la máxima eficacia. Y el resultado es que acabas queriendo cada rincón, cada espacio —cuaderna a cuaderna, cubierta a cubierta— de este coloso al que has ayudado a nacer.

Ahora que comienzo a vislumbrar un no muy lejano desembarco, siento la compulsiva necesidad de inculcar a las nuevas generaciones de ocupantes ese cariño por nuestro barco en el que incluso los que ocupamos puestos alejados de la «gloria» de una maniobra bien hecha, o de ejercicios u operaciones con resultados dignos de encomio, también hemos de esforzarnos para que el *Patiño* siga siendo motivo de satisfacción para todos.

---

**Cabo 1.º M/E Administración**  
**José Carlos Teijeiro Freire**  
**B. A. C. *Patiño***

---

**T**RAS un etapa de mi vida militar destinado en fragatas, este destino en el B. A. C. *Patiño* suponía una nueva forma de ver la operatividad de un barco de la Armada.

Desde el momento de embarcar como dotación de quilla y encontrarme el barco totalmente desnudo, descubrí que era muy distinto a todo lo anteriormente vivido. La vida a bordo está marcada por la

Guardia militar dispuesta para el acto de lectura de las Leyes Penales. Al fondo, formación de suboficiales.

falta de agobios producida por el abundante espacio que el buque dispone para la vida cotidiana dentro de él. No existen los típicos pasillos estrechos y el concepto de «sollados» ha desaparecido de la boca de la tripulación del *Patiño*.

Dicha forma de convivir ayuda sobre todo a mantener un grado bastante elevado de intimidad, necesario para la buena convivencia en un lugar en el cual trabaja y vive durante largo tiempo una dotación.

Aunque el barco es grande y la dotación reducida, el trabajo se reparte proporcionalmente y, debido a la existencia de una dotación totalmente profesional, todo el mundo es responsable y conoce sus misiones a bordo.

En cuanto a la operatividad, el *Patiño*, una vez realizados los primeros ejercicios con buques de nuestra Armada y otros de naciones miembros de la OTAN, uno descubre la importancia que tiene dentro de una agrupación naval, ya que de él se obtiene todo tipo de ayuda y apoyo necesario para el buen desarrollo de cualquier misión encomendada a dicha agrupación.

---

## Cabo M/E Administración

José Alberto Sordo Castro

B. A. C. *Patiño*

---

**T**ENGO la gran suerte de pertenecer a la dotación de uno de los mejores buques de nuestra Armada, un titán llamado B. A. C. *Patiño*. Titán por su grandeza física de 166 metros de eslora, 22 de manga y nueve cubiertas que pueden albergar cualquier tipo de carga; creo que si cualquier barco de nuestra flota necesitara una copia exacta de él, nosotros podríamos llevársela, eso sí, en piezas.



Mi experiencia a bordo la resumo en una palabra: «asombrosa»; jamás había estado destinado en buque de estas características.

Aquí, en este «hotel», no existe ni un solo marinero de reemplazo, toda la dotación es profesional y es esta característica la que hace que, a pesar de ser pocos, todo esté limpio, en buen estado y con un grado de operatividad muy elevado, algunas veces no tanto como quisieran algunos de mis jefes, pero vive Dios que lo intentamos, tratamos de cumplir eso de «pocos sí, pero buenos». La dotación está formada por cerca de 170 hombres cuando tenemos a bordo a nuestros compañeros de la Unidad Aérea Embarcada, pocos si no llegamos a tener los apoyos tecnológicos que este barco posee: aquí casi todo está automatizado (excepto las escobas, aunque también tenemos aspiradoras).

Calificaba en el párrafo anterior al buque de «hotel» porque en parte es justamente eso, un hotel, ya que, hoy por hoy, y a mi modo de ver, es el mejor barco de la flota en cuanto a habitabilidad y, tanto navegando como en puerto, uno puede disfrutar de su biblioteca, sala de estudio, gimnasio o irse a descansar a su camarote sin que le moleste nadie, y no olvidemos las excelentes instalaciones médicas, con quirófano, rayos X, sala odontológica y consulta.

El trato navegando se limita mucho, ya que la dotación va repartida en dos vigilancias y al ser pocos y estar en turnos diferentes no nos vemos tanto como quisiéramos, por eso aprovechamos para pasarlo todo lo bien que podemos al llegar a puerto. Y ya hemos visitado algunos, tanto españoles como extranjeros, y eso que nuestro barco no llega a los dos años de edad.

Creo que en este momento el barco se ha renovado, ya que pocos meses atrás desembarcaron los marineros pertenecientes a la dotación de quilla y llegó gente nueva, con nuevas ansias, inquietudes y deseos, pero con el mismo objetivo que los anteriores, servir al *Patiño* y a la Armada. Al principio, claro está, se sintieron extraños e inexpertos, lo mismo que toda la gente de mar alguna vez en su vida, pero se acostumbraron enseguida, no sin estudiar y aprender lo más básico e importante del buque (que no es poco). En definitiva, formar parte de este barco es una gran experiencia para cualquier marinero; yo, desde luego, la recomiendo.

Aquí uno se siente casi como en casa, pero hay que trabajar como el que más y ganarse formar parte de este equipo compuesto por estaciones de petróleo, helicópteros, víveres, olor a combustible, estachas, armas... hombres y voluntades que dan sentido a un barco llamado buque de aprovisionamiento de combate *Patiño*. Un pedazo

de siglo XXI, que vive en el siglo XX; porque algún día todos los buques y sus dotaciones serán como la del nuestro: profesional, diligente, rápida y orgullosa de realizar un buen trabajo, tanto a 1.000 millas mar adentro como en puerto; espero llegar a verlo.

«No venimos a ser servidos, sino a servir». Éste es el lema a seguir.

---

**Mro. M/E Administración**  
**Juan Manuel García Fernández**  
**B. A. C. Patiño**

---

**A**NTE todo y antes de nada, permítanme, por favor, que me presente: mi nombre es Juan García, un amigo de Ferrol, para servirles, y por ese nombre me conocen, entre otros que no vienen al caso ser comentados.

Curiosamente, casi sin pensarlo previamente, aquí estoy yo, casi andando de puntillas en la Armada, por segunda vez en mi vida; ya ven ustedes qué curioso es el cuento éste de la existencia. Hace siete años, en período de servicio militar de doce meses, que es tanto como

un año y, parece mentira, he vuelto ya hace casi dos años y aún no sé a ciencia cierta por qué. Lo que más pena me da es no haber vuelto a mi *Churruca*, a mi viejo monstruo marino de la «mili», para poder dar rienda suelta de nuevo a mis recuerdos y nostalgias. Pero como dicen, que es verdad, que «barco grande, ande o no ande», pues aquí estoy en el B. A. C., sí, en el *Patiño*, que otro no hay, y que de grande tiene bastante.

Y precisamente del B. A. C. y del añito y pico que me he pasado aquí es de lo que quiero hablarles a continuación, con su permiso y condescendencia, claro está.

La verdad es que no sé muy bien, a ciencia cierta, el motivo de haber caído aquí. Yo quería estar en mi «Ferrolino», de momento, en una fragata de las de aquí, tipo *Baleares*, o en un modesto patrullero, un buque zona, que me permitiera quedar cerquita de casa, cuando menos, para estar con la familia y, aunque no sea muy procedente decirlo, poder ver a mi amado Rácing casi todos los domingos, que no sólo de pan y de esfuerzo vive el hombre. Y bueno, aquí me quedé; pero curiosamente fui destinado a mi B. A. C., al pato pequeño, al parrulo, al *Patiño*, sin saber absolutamente nada de él, tan sólo que era un bicho de diez y muchas

mil toneladas, cargado de petróleo y de sustancias inflamabilísimas semejantes, y que era, por tanto, más peligroso que un niño travieso en una tienda de jarrones. Y un gris día del noviembre gallego, de esos en que el cielo está amenazando con verter todo el agua que lleva a la espalda y el viento marea a las nubes yendo y viniendo de un lado para otro, agarré el tren expreso en la tristísima y muy desapacible estación de ferrocarril de mi pueblo, y me lancé a la aventura del viaje a Cádiz, a Rota concretamente, villa ya conocida por mi persona en una de mis correrías a través de la piel de toro. Allí me esperaba el *Patiño*, en el muelle n.º 1 de la base naval roteña. Allí me presenté al sargento de la guardia militar, un cabo 1.º, que me recibió cortésmente; dijo que él era de Valdoviño, o sea, de cerquita de mi pueblo. Ese cabo es hoy mi jefe de cantina, el «chief master cantiner», para decirlo en locución internacional, al que ayudo de muy buen gusto a que la dotación pase las largas horas de navegación lo mejor posible.

Ese día, en el que uno, ex veterano y ya acostumbrado a la vida civil, se siente, no se sabe por qué, nerviosillo y fuera de onda, ansioso de no equivocarse, no fue precisamente uno de los días más floridos y agradables de mi vida bohemia. Más bien todo lo contrario. Triste de mí, me fueron contando poco a poco el hecho, cuenta y razón de la presencia del *Patiño* tan al sur: ni más ni menos que pasar la temible CALOPCO, la CEVACO, para entendernos. Y yo es que la verdad no sabía distinguir siquiera el significado de dicho período de adiestramiento, pero pronto me fui enterando, ya que, sin darme tiempo siquiera a presentarme en sociedad, sonó por la megafonía un trueno que bramaba tocando zafarrancho de combate. ¡Qué ridículo, qué despiste más atroz, qué espectáculo más penoso y digno no sé si de castigo o de misericordia! Allí me lancé yo al vacío sin saber si estaba en proa o en popa, en babor o en estribor. ¡Ay, qué locura, qué

Mandos de una brigada de marinería adquiriendo novedad de la formación.



descontrol, qué... qué todo! Vaya principio de campaña. ¡Esa manguera, ese equipo, el parche, que traigas la camilla, corre, grita, no corras, no grites, ay, que me quemó...! ¡Puffff! Pero bueno, poquito a poco conseguí irme poniendo, tímidamente, eso sí, lo confieso, en la onda del tema. No hay cosa que más me crispe en esta vida que el hecho de que algo me pase por encima sin que yo pueda hacer nada. Pero no hay mal que cien años dure, ni mal ni CALOPCO, y, por fin, un día del mes de diciembre nuestro altivo navío enfiló rumbo al norte, dejando atrás la bahía de Cádiz, que me despidió con el mismo sol matutino con el que me había recibido casi un mes atrás. Y después de un par de días, que me parecieron ser dos siglos, por fin divisamos la Marola, la boca de la ría, el golfo Artabro y, al fondo, mi Ferrol. Respiré hondo, me puse a silbar y casi me abraza el castillo de San Felipe de la alegría que debió sentir al ver regresar a su fiel amigo y valedor a su vera.

Y poquito a poco me fui adaptando al buque y contrastando sus características y sus medios a la Armada que yo conocí de niño, la de mi padre, la Armada que yo conocí en mi juventud, en el servicio militar y, finalmente, la Armada actual, en la que yo intento aportar día a día mi granito de arena.

La verdad es que este buque no tiene nada que ver con el resto de

las fuerzas nacionales y extranjeras que yo pueda conocer. El trabajo es duro y continuo, casi para todos, incluso para mí que, aunque resulte feo decirlo, pensaba que estaría acoplado delante de una máquina con teclas y poco más, pero... de eso nada. Que yo soy un chico de Suministro Exterior, o sea, que de teclitas y ordenadores, lo justito. que hay que dar el callo, que los demás tienen que comer... y vaya si comen, porque la cantidad de víveres que hay que darles, no vean ustedes. Pero bueno, otras compensaciones tiene el duro trabajo en este buque. No creo que en ningún navío de primera línea de nuestra Armada esté distribuido como el nuestro, como el mío. Porque eso de dormir en camarotes de seis, con tu silloncito, tu mesa para echar un tute de vez en cuando defendiendo el honor del que suscribe, poder hablar tranquilamente con el compañero de arriba o de abajo, tener facilidad para ducharte, asearte, echar un cigarrillo tranquilamente, pues no lo tiene cualquiera en cualquier sitio, vaya. Además, la confianza y la confraternidad, siempre bien entendida y llevada a efecto, entre la inmensa mayoría de los miembros de la dotación nos permite hacer las ausencias, los temporales, las imágenes de nuestros seres queridos, cuando menos, un poco más llevaderas.

Y bueno, ahora que mi etapa en este buque va llegando a su fin,

ahora que ya me quedan tan pocos días de estancia en él, me gusta recordar los buenos momentos que en el *Patiño* he pasado, me gusta alabar y dejar constancia de los buenos amigos que aquí he hecho y que voy a dejar.

Y como no quiero aburrirles ni entretenerles en demasía, ya voy acabando. Y quiero concluir recordando y afirmando mi buen recuerdo de mi estancia en este buque, en esta unidad tan diferente y peculiar, que ha marcado una nueva etapa en mi vida, hasta ahora más o menos agitada y variopinta, no sé si para bien o para mal, pero que me ha valido con positiva y rica experiencia para un futuro, cuando menos próximo, o quién sabe si lejano en el tiempo y en el espacio. Quiero reafirmar, si ustedes me lo permiten, mi agradecimiento y estima eterna a todas aquellas personas que han contribuido a hacerme un poco más feliz o menos triste en los momentos más difíciles, que son, al fin y al cabo, las mismas personas con las que he disfrutado de mis momentos de ocio. Ellos, que como mis viejos navíos añorados de la niñez tienen nombre propio y apellidos, me han ayudado y enseñado a ser más persona, más modesto, más amigo, más... qué se yo que más.

Reciban un saludo cordial de esta pobre pluma amiga, marinero militar de empleo Juan Manuel García Fernández.





# XXXV

## CAMPEONATO NACIONAL MILITAR DE CAMPO A TRAVÉS

**E**NTRE los días 22 y 24 de enero pasado ha tenido lugar, en las Ruinas de Itálica, Santi Ponce (Sevilla), el XXXV Campeonato Nacional Militar de Campo a Través, correspondiendo su organización a la Junta Central de Educación Física y Deportes de la Guardia Civil.

El acto de inauguración, el día 22 de enero, tuvo lugar en el Club Militar «Hispalis», en la avenida de Las Palmeras de Sevilla y estuvo presidido por el general jefe de la II Zona de la Guardia Civil. El acto de clausura, el día 24 de enero, tuvo lugar en el mismo club militar, presidida por la misma autoridad.

Se realizaron las siguientes pruebas:

- Fondo corto, de 4 a 5 Km.
- Fondo largo, de 10 a 12 Km.
- Prueba femenina, de 5 a 6 Km.
- Veteranos, de 5 a 6 Km. en las siguientes categorías:
  - a) 35 a 39 años.
  - b) 40 a 44 años.
  - c) 45 a 49 años.
  - d) 50 a 54 años.
  - e) 55 a 59 años.
  - f) 60 años en adelante.

Tomaron parte en la competición equipos representativos del Ejército de Tierra (excepto veteranos), Armada, Ejército de Aire y Guardia Civil. Hubo un total de:

- 134 en Fondo largo.
- 94 en Fondo corto.
- 60 en Veteranos.
- 14 en Prueba femenina.



Grupo de atletas de la JUCEN  
participantes en el XXXV Campeonato  
Nacional de Campo a Través



Los tres primeros clasificados en la  
categoría de veteranos «F», recibiendo  
las medallas y trofeos de la Armada.



Grupo de atletas veteranos de la Armada  
participantes en el XXXV Campeonato  
Nacional de Campo a Través.

# CLASIFICACIÓN GENERAL INTEREJÉRCITOS

## FONDO LARGO POR EQUIPOS

- |                              |            |
|------------------------------|------------|
| 1.º Ejército del Aire .....  | 13 puntos. |
| 2.º Ejército de Tierra ..... | 25 puntos. |
| 3.º Guardia Civil .....      | 71 puntos. |
| 4.º Armada .....             | 75 puntos. |

## FONDO LARGO INDIVIDUAL (tres primeros clasificados)

- 1.º Soldado JOSÉ M. MARTÍNEZ FERNÁNDEZ (Ejército del Aire).
- 2.º Soldado XAVIER CABALLERO NOY (Ejército de Tierra).
- 3.º Soldado FERNANDO COLADO PERTEJO (Ejército del Aire).

## FONDO CORTO POR EQUIPOS

- |                              |            |
|------------------------------|------------|
| 1.º Ejército de Tierra ..... | 8 puntos.  |
| 2.º Ejército del Aire .....  | 27 puntos. |
| 3.º Guardia Real .....       | 49 puntos. |
| 4.º Guardia Civil .....      | 42 puntos. |
| 5.º Armada .....             | 49 puntos. |

## FONDO CORTO INDIVIDUAL (tres primeros clasificados)

- 1.º Soldado ANTONIO ÁLVAREZ HERNÁNDEZ (Ejército de Tierra).
- 2.º Soldado JOSÉ ANTONIO PRIETO GASQUES (Ejército de Tierra).
- 3.º Soldado ISRAEL DOMÍNGUEZ PÉREZ (Ejército del Aire).

## PRUEBA FEMENINA INDIVIDUAL

- 1.º Cabo SONIA CHICO JIMÉNEZ (Guardia Real).
- 2.º Guardia ANA BELÉN CIMA GARCÍA (Guardia Civil).
- 3.º Cabo MÓNICA SAN ESTEBAN (Ejército del Aire).

## VETERANOS INDIVIDUAL (tres primeros clasificados)

### CATEGORÍA «A»

- 1.º Brigada MIGUEL DONOSO VALIENTE (Ejército del Aire).
- 2.º Sargento FRANCISCO ARROYO SÁNCHEZ (Guardia Real).
- 3.º Brigada LUIS MARTÍNEZ CORRAL (Ejército del Aire).

### CATEGORÍA «B»

- 1.º Brigada MANUEL CAMACHO BLANCO (Armada).
- 2.º Subteniente JOSÉ MIGUEL NEGRETE MARTÍNEZ (Armada).
- 3.º Brigada ANTONIO DE MIGUEL FERNÁNDEZ (Ejército del Aire).

### CATEGORÍA «C»

- 1.º Subteniente MARCELINO CRESPO RABANAL (Armada).
- 2.º Subteniente FRANCISCO LUQUE MARTÍNEZ (Ejército del Aire).
- 3.º Subteniente JOSÉ PASTOR PAREDES (Armada).

### CATEGORÍA «D»

- 1.º Subteniente AURELIO BELLO PEREIRA (Armada).
- 2.º Tte. coronel JOSÉ LUIS GONZÁLEZ GARCÍA (Armada).
- 3.º Subteniente DOMINGO JARILLO DEL MONTE (Armada).

### CATEGORÍA «E»

- 1.º Cap. navío RAMÓN TOUZA PRIETO (Armada).
- 2.º Teniente BASILIO MARTÍNEZ MARTÍNEZ (Ejército del Aire).
- 3.º Subt. mayor MANUEL ROBLES CAVANILLAS (Armada).

### CATEGORÍA «F»

- 1.º Coronel CARLOS CASTRO DÍAZ (Armada).
- 2.º Alf. de navío PEDRO ESPADA FERNÁNDEZ (Armada).
- 3.º Subteniente VICENTE CASTILLA LAHOZ (Armada).

# CLASIFICACIÓN GENERAL DE LA ARMADA

## FONDO LARGO POR EQUIPOS

- 1.º Flota ..... 15 puntos.
- 2.º Zona Marítima del Estrecho ..... 37 puntos.
- 3.º Zona Marítima del Mediterráneo . 46 puntos.
- 4.º Jurisdicción Central ..... 58 puntos.
- 5.º Zona Marítima del Cantábrico ... 80 puntos.
- 6.º Zona Marítima de Canarias ..... 96 puntos.

## FONDO LARGO INDIVIDUAL (tres primeros clasificados)

- 1.º Sargento JOSÉ L. ZARZA RODRÍGUEZ  
(Zona Marítima del Estrecho).
- 2.º Soldado JULIO REAL GUIJARRO  
(Flota).
- 3.º Soldado MIGUEL HIDALGO MARTÍN  
(Flota).

## FONDO CORTO POR EQUIPOS

- 1.º Zona Marítima del Mediterráneo . 12 puntos.
- 2.º Flota ..... 15 puntos.
- 3.º Zona Marítima del Cantábrico ... 18 puntos.
- 4.º Zona Marítima de Canarias ..... 37 puntos.

La Jurisdicción Central y la Zona Marítima del Estrecho no presentaron equipos de Fondo corto.

## FONDO CORTO INDIVIDUAL (tres primeros clasificados)

- 1.º G. M. JUAN MUÑOZ NAVAS  
(Zona Marítima del Cantábrico).
- 2.º Marinero SERGIO NIETO BERNAL  
(Zona Marítima del Mediterráneo).
- 3.º Brigada MANUEL CAMACHO BLANCO  
(Flota).

## PRUEBA FEMENINA INDIVIDUAL

- 1.º Marinero M/E. YOLANDA DÍAZ GARCÍA  
(Zona Marítima del Estrecho).
- 2.º Alférez CARMEN SERRANO HERNÁNDEZ  
(Jurisdicción Central).
- 3.º Marinero M/E. SONIA GONZÁLEZ COY  
(Zona Marítima del Mediterráneo).

## VETERANOS INDIVIDUAL (tres primeros clasificados)

### CATEGORÍA «A»

- 1.º Teniente JOSÉ M. RAMÍREZ RUBIO  
(Flota).
- 2.º Sargento 1.º MANUEL IZQUIERDO ROMERO  
(Flota).
- 3.º Sargento 1.º JESÚS VÁZQUEZ RODRÍGUEZ  
(Zona Marítima del Cantábrico).

### CATEGORÍA «B»

- 1.º Brigada MANUEL CAMACHO BLANCO  
(Flota).
- 2.º Subteniente JOSÉ M. NEGRETE MARTÍNEZ  
(Zona Marítima del Estrecho).
- 3.º Brigada AGUSTÍN CARRILLO RODRÍGUEZ  
(Flota).

### CATEGORÍA «C»

- 1.º Subteniente MARCELINO CRESPO RABANAL  
(Zona Marítima del Cantábrico).
- 2.º Subteniente JOSÉ PASTOR PAREDES  
(Flota).
- 3.º Subteniente JOSÉ A. RICO FERNÁNDEZ  
(Zona Marítima del Cantábrico).

### CATEGORÍA «D»

- 1.º Subteniente AURELIO BELLO PEREIRA  
(Zona Marítima del Mediterráneo).
- 2.º Tte. coronel JOSÉ LUIS GONZÁLEZ GARCÍA  
(Jurisdicción Central).
- 3.º Subteniente DOMINGO JARRILLO DEL MONTE  
(Flota).

### CATEGORÍA «E»

- 1.º Cap. navío RAMÓN TOUZA PRIETO  
(Zona Marítima del Cantábrico).
- 2.º Subt. mayor MANUEL ROBLES CAVANILLA  
(Zona Marítima del Mediterráneo).

### CATEGORÍA «F»

- 1.º Coronel CARLOS CASTRO DÍAZ  
(Jurisdicción Central).
- 2.º Alf. navío PEDRO ESPADA FERNÁNDEZ  
(Jurisdicción Central).
- 3.º Subteniente VICENTE CASTILLA LAHOZ  
(Zona Marítima de Canarias).

# BODAS DE ORO CON LA ARMADA

(1947-1997)



**E**L 15 de enero de 1947 entrábamos por la puerta de Carlos I de la Escuela Naval Militar, y no de «compositores», como dijera aquel inefable «fandiño» cuando nuestras oposiciones en noviembre-diciembre de 1946, sino ya de «caballeros aspirantes»: 39 de la 351 promoción del Cuerpo General, 9 de la 83 del Cuerpo de Infantería de Marina, 9 de la 27 del Cuerpo de Intendencia, 11 de la 3 del Cuerpo de Máquinas y 10 tenientes alumnos del Cuerpo de Sanidad.

Nuestro comandante de brigada, el teniente de navío José María Moreu Curbera, el brigadier y subbrigadieres Gonzalo-Pablos Duarte, Fernando María Nárdiz Vial y Eduardo Vila Corpas nos condujeron al patio de «Don Álvaro de Bazán» y allí, formados con mucho entusiasmo y poca marcialidad, recibimos el saco de lona con nuestro vestuario; luego, al dormitorio para vestirnos de «lanilla» y después a tomar parte en la ceremonia de inauguración del curso, presidida por el comandante director capitán de navío Alejandro Molins Soto.

Posteriormente, comenzamos nuestras correspondientes carreras: la del Cuerpo de ingreso más las «complementarias», hasta el taller de torpedos, cuartel de marinería,

avenida del Generalísimo, etc. Todo era correr y formar, correr e ir a clase, correr e ir a estudio, correr e instrucción, correr y gimnasia, correr... aquello más bien parecía unos «Sanfermines». ¡Ah! y aderezado todo con «plantones» ante el casino, para solaz del espíritu y contemplación de las «gaviolas»; mientras que otros con más «altas miras» peregrinaban, contritos, por las tablas de jarcía hasta la cofa del palo de la escuela.

Descubrimos que, además del minuto de arco y del de tiempo, existía otra importante clasificación: «minuto civil y minuto naval», el segundo equivalente a media hora del primero. El paso de uno a otro lo aprendimos mediante carreras, plantones, cofas y demás «fórmulas convertidoras».

Aprendimos a liar pitillos de tres y seis minutos; a no estornudar al tomar el bocadillo de media mañana, no fuera a salir volando el queso; a mojar nuestras lanillas previamente a la revista de policía, a fin de hacer desaparecer transitoriamente los «lamparones»; a que el denominado «jardín de alumnos» no era lo que al principio creíamos; a que «rifarse una vela» no consistía en un lance de juego de azar, sino certero presagio de «arresto» a la dotación causante.

Pero también aprendimos a amar a España, a sentirnos Armada, a ser buenos compañeros, a ser tenaces, sufridos, disciplinados, responsables... y alegres.

Nos iniciamos en la mar con las salidas de los miércoles en los destructores *Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga*. Hicimos las primeras maniobras en las «Poposkas» —aquellos románticos botes de vapor con alta chimenea de latón por arriba y un «maquis» por abajo—. Nos llenamos las manos de ampollas bogando en los botes de nueve metros, y de pinchos de los tojos de Penizas. Pero también lo pasamos en grande con los «cachondeos náuticos» a las playas de Lapamán y de Aguete, con paella y tortilla incluidas. Y otras cosas más.

«En tierra», como nos enteramos se llamaba salir a la calle, «corineábamos» por la rúa de la Oliva, en el Casino, en el Urquín, en el Carabela... y en donde se terciase.

Fuimos «peliculeros», pues con nuestra colaboración y también, todo hay que decirlo, con la de Isabel Pomés, Jorge Mistral, Fernando Fernán Gómez, Antonio Casal... se rodó la película «Botón de ancla», basada en la novela del capitán auditor José Luis de Azcárraga.

Un buen día supimos que juraríamos Bandera el 20 de junio, con la presencia del Jefe del Estado y de doña Eva Duarte de Perón. Así fue, y a los sones de «Viejos camaradas», marcha interpretada exclusivamente para tales ceremonias, juramos y besamos con unción la Enseña de la Patria, España, contrayendo con Ella noble y honroso compromiso.

Dieciséis de julio, nuestro primer «Carmen» en la Armada. Misa de



campana y desfile. Por la noche baile de gala en el Casino de Alumnos, ante cuya puerta se instalaba la acostumbrada fuente; cap, coñac con sifón, pocos emparedados y, sobre todo, bellas muchachas en edad de merecer.

Al siguiente día, ¡por fin!, el primer permiso y el orgulloso lucimiento del uniforme blanco por nuestras respectivas ciudades. *Tempus fugit*. Al regreso, cuántos «faroles» nos marcábamos contando aventuras veraniegas.

Casi tocando la segunda barra de aspirante nos hicimos a la mar el 1 de noviembre a bordo del minador *Neptuno*. Tanto avante Sanjengo hicimos, la mayoría, ofrenda gastronómica al dios cuyo nombre campea en las aletas del minador. Tocamos en los puertos de Bilbao, Ferrol, Cádiz, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas, Mahón, Cartagena, Ceuta, Cádiz y Marín. Fueron nuestras ventiocho primeras singladuras.

Ya en el tren, el 16 de diciembre, los más impacientes se cosieron las palas de aspirante de segundo.

Otro 15 de enero, el de 1948. Con aires de «antiguos» volvimos a atravesar la puerta de Carlos I. Nuestro comandante de brigada pronto nos bajó los humos de «veteranos». Casi vencido el segundo curso, embarcamos toda la escuela en los minadores, y del 30 de septiembre al 14 de octubre asistimos, y participamos, en el VII Centenario de la Fundación de la Marina de Castilla en la Sevilla reconquistada en 1248 por el almirante Bonifaz, burgalés de pro y primer almirante de Castilla. Todas las escuelas navales iberoamericanas y de Filipinas embarcadas en sus buques-escuela participaron con nosotros en tan gloriosa efemérides. Fue inolvidable.



Después, regreso a Marín, acabar el curso y exámenes. Ya guardias marinas el 15 de diciembre, primer grado de la Armada alcanzado ilusionadamente entre prueba y prueba, de uniforme y chupa, por «Seloudo».

Quince de enero de 1949. Con nuestra reciente gorra de oficial pasamos orgullosos por la puerta de Carlos I para iniciar el Tercer Curso. Breve estancia, pues el *Juan Sebastián de Elcano* nos esperaba en Cádiz para iniciar el ansiado viaje de instrucción.

En la existencia de todo guardia marina hay dos etapas bien definidas: antes y después de *Elcano*. Este velero, aparejado de bergantín goleta imprime carácter al futuro oficial de Marina; de tal manera que al rendir viaje de instrucción se es ya otro. Ha sentido la mar, se ha hecho a la mar, conoce ya la mar, ama ya la mar y la ha incorporado a su ser, y esto es de por vida.

El 5 de marzo nos hicimos a la mar y fuimos visitando Funchal, Santa Cruz de Tenerife, Annápolis, Nordfolk, Punta Delgada y Marín. Tras las vacaciones de verano, vuelta a Cádiz y con nuestro *Elcano* fuimos arribando a Santa Cruz de Tenerife, Cabo Verde, Buenos Aires, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife

y Marín, donde rendimos viaje el 12 de diciembre. Ya éramos otros.

Cuarto curso. Quince de enero de 1950. Somos, sin lugar a dudas, los «antiguos». Vestimos permanentemente de uniforme de paseo. Nuestra cámara es la biblioteca del casino. Prestamos guardias y servicios de mayor responsabilidad. Sobre las mangas de algunos de nosotros galonean divisas de brigadier y de subbrigadier... y hasta parece que ya los «protos» nos ven más como compañeros que como alumnos. Pero no hay que confiarse y echamos el resto en los embarques, estudios, clases, instrucción, etc.; y así, felizmente, el 15 de diciembre salimos a disfrutar la licencia de invierno con el flamante uniforme de alférez de fragata o de alférez alumno.

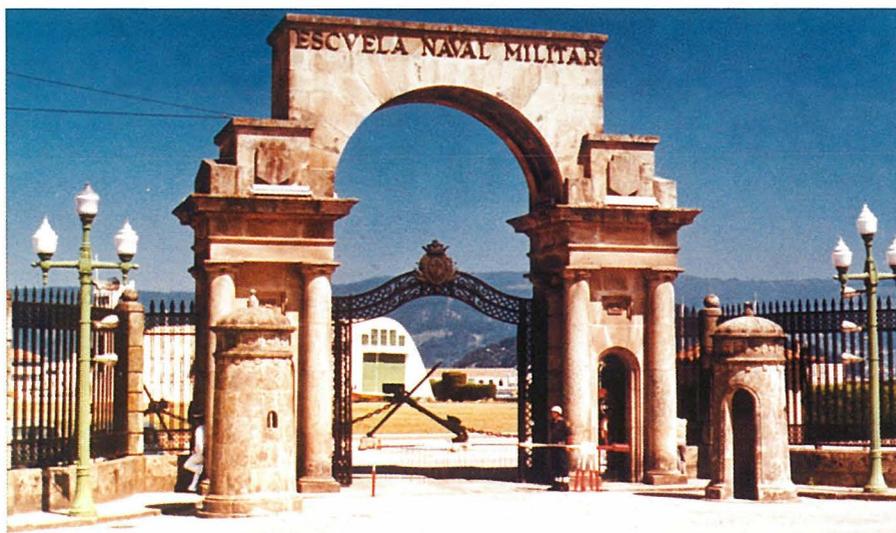
Ya el 15 de enero de 1951 no nos incorporamos a la Escuela Naval, sino a los buques, unidades y dependencias para desarrollar las correspondientes prácticas de oficial alumno. Nos ilusionó el respectivo destino, el trato con los futuros compañeros, reafirmamos nuestra personalidad, nuestro sentido del deber y la alegría de ir viviendo, ya casi en plenitud, la vida del oficial de la Armada a la que próximamente estábamos abocados.

Deseo éste que vimos cumplido el 15 de diciembre de aquel, ya lejano, año 1951, cuando, de uniforme de levita y cordón carmesí de oficial, fuimos recibiendo el nombramiento de alférez de navío o de teniente ante la Escuela Naval, que, formada, enmarcaba tan solemne y trascendental acto. Después salimos por la puerta de Carlos I para incorporarnos a nuestro primer destino de oficial de la Armada...

Hoy, a cincuenta años de aquel 15 de enero de 1947, con nuestra imaginación volvemos a atravesar la puerta de Carlos I y a revivir, con nostalgia y alegría a la vez, aquellos tiempos con aquellos compañeros, de los cuales algunos han finalizado su navegar y han arribado a «Buen Puerto», de la mano de nuestra Patrona.

Que este ensueño se haga realidad y nos reencontremos nuevamente en nuestra Escuela Naval Militar.

Antonio Sánchez Pastor



# FELICITACIONES A LA ASOCIACIÓN DE ANTIGUOS MIEMBROS DE LA MILICIA NAVAL UNIVERSITARIA



**L**A Asociación de Antiguos Miembros de la Milicia Naval Universitaria y de Instrucción Militar para la formación de Oficiales y Suboficiales de Complemento (la actual SEFOCUMA) ha celebrado las Bodas de Oro de su constitución.

Nos sirve esta efeméride como disculpa para recordar aquellas primeras bases fundacionales, que cimentaron los estatutos sobre los cuales descansaría, hasta el día de hoy, dicha asociación: sus fines fueron, y siguen siéndolo, los de fomentar los lazos de amistad y compañerismo, nacidos entre aquellos que efectuaron su milicia universitaria en la Armada. Para ello se propusieron mantener contactos permanentes entre los asociados, celebrando encuentros y congresos, establecer relaciones

con otros organismos y servir a la comunidad nacional, mejorando las relaciones entre el sector civil y sus Fuerzas Armadas.

El carácter nacional, voluntario, privado, independiente y apolítico de la asociación se nos muestra, en el momento presente, como un soplo de aire fresco, que gravita alrededor de la Armada, de cuya imagen constituyen bandera y emblema que les une con un cariño desinteresado y les mueve a realizar todo tipo de actividades que tienen como centro de su interés el mantener intactos los vínculos con la Armada, cuyo almirante jefe de la Jurisdicción Central es el presidente honorario nato de su Junta Directiva.

A esta asociación pertenecen profesionales de muy diversas actividades, cuyo único nexo de

unión es ser miembro de dicha asociación. A ella pertenecen también personalidades relevantes de nuestra historia reciente: Adolfo Suárez y el actual ministro de Defensa don Eduardo Serra Rexach, entre otros. Unos en la sombra y otros desde la cima de la notoriedad comparten una misma afinidad.

Su Junta Directiva está presidida por don Luis Peraza Oramas, y la componen don Francisco Contreras del Pino, como vicepresidente 1.º; don Juan Manuel Molina López, como vicepresidente 2.º; don Ramón Herrán Ortiz, como secretario; don Luis Páez Balseiro, como tesorero, y don Julián Falomir Tena, como contador. Entre los vocales se encuentran don Javier Ulecia Mascías, de relaciones con la Armada; don Manuel Villar Castejón, don José María Adan

García y don José Ignacio Ripol de Churruga, como representación internacional con sus vocales respectivos. Tienen además sus delegados en las zonas marítimas de Levante, Estrecho y Cantábrico. Actualmente se encuentra en el camino de conseguir que la asociación, que surgió en su día en Barcelona, se anexe a ella para, juntos, unir sus idénticos esfuerzos y conseguir formar una sola y más coexistente asociación.

La asociación ha conseguido celebrar sus Bodas de Oro de «feliz matrimonio» con la Armada. Desde estas páginas les hacemos llegar nuestras felicitaciones y les agradecemos esa sincera y desinteresada fidelidad demostrada hacia la Armada a lo largo de tantos años.



## *Homenaje al almirante Martín Ortiz de Saracho con motivo de su pase a la Reserva*

**L**A Asociación de la Milicia Naval Universitaria MNU-IMECAR ha querido rendir un homenaje de gratitud a su presidente de honor por la buena acogida que en todo momento demostró por la asociación, a su paso por la Jurisdicción Central de la Armada.

A finales del pasado año, la Junta Directiva y un grupo de miembros de la asociación, reunidos en nuestra sede social de la Real Liga Naval Española, rendimos este homenaje al Excelentísimo Señor don Francisco Martín Ortiz de Saracho, almirante de la Jurisdicción Central de la Armada.

Se le hizo entrega de una placa con la insignia de la Milicia Naval y una dedicatoria con el recuerdo cariñoso de todos sus miembros.

El almirante estuvo acompañado por su jefe de Estado Mayor, capitán de navío Montojo, y por su ayudante personal, capitán de fragata Morales.

En el acto, y antes de entregarle la placa, fueron leídas por nuestro presidente, Luis Peraza Oramas, unas palabras destacando las muchas cualidades del homenajeado y gran aprecio y cariño que siempre había demostrado para con la asociación.

El almirante nos agradeció muy emocionado este acto que le tributábamos, ya que se sentía muy complacido por todas las ocasiones que había tenido de reunirse con nosotros.

Desde estas páginas que nos brinda el «Boletín Informativo para Personal», queremos ofrecerle este recuerdo al almirante y desearle la mayor felicidad en esta nueva etapa de su vida que ahora comienza, y decirle que la Milicia Naval Universitaria le recuerda con cariño, sabe donde nos tiene y siempre estará a sus órdenes.





# Entrega del patrullero *ALBORÁN* a la Armada

**E**L día 8 de enero tuvo lugar la entrega a la Armada del patrullero de vigilancia de pesca *Alborán* por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en la ciudad de Vigo.

El día lluvioso no restó brillantez al acto, que tuvo lugar en el muelle de trasatlánticos del puerto.

Acompañaban al nuevo patrullero de la Armada sus compañeros más veteranos en estas lides, *Serviola*, *Atalaya*, *Chilreu* y *Tabarca*.

El almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Juan José Romero Caramelo, recibía a la ministra del MAPA y al presidente de la Junta de Galicia, Manuel Fraga Iribarne.

El ministro de Defensa, Eduardo Serra Rexach, es recibido con los Honores de Ordenanza para, a continuación y acompañado por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, pasar revista a la Compañía de Honores y dotación del buque.

Más tarde, los oficiales designados como Órgano Inspector pasan revista al buque, acompañados por

el comandante del mismo, el capitán de corbeta José Delgado Casado. Terminada la inspección se procedió a la firma de los documentos de entrega del buque a la Armada.

A continuación, el teniente vicario de la zona, don Manuel Franco, bendijo la bandera del buque, que fue presentada por el oficial de derrota del patrullero.

El capitán de navío comandante militar de Marina de Vigo, Pedro R. Díaz Leante, dio posesión

del mando del buque al comandante del mismo, pronunciando las siguientes palabras:

«De orden de S. M. El Rey se conocerá al capitán de corbeta don José Delgado Casado como comandante del patrullero *Alborán*, respetándole y obediéndole con todo lo que mandare con respecto al servicio. ¡Viva España!»

El comandante se dirigió a la formación con las siguientes palabras:

«Dotación, la Bandera es el símbolo de la Patria inmortal; los que tenemos el honor de estar alistados bajo ella estamos obligados a defenderla hasta perder la vida. Y en garantía de que juráis y prometéis entregaros a su servicio, ¡carguen las armas, apunten, fuego!»

Una vez descansadas las armas el Comandante dio un «¡Viva España!», que fue contestado con el correspondiente «¡Viva!».

A continuación embarca la dotación, encabezada por el comandante, quien la recibe en el portalón. Una vez a bordo el personal, y a la voz de «Honores a la Bandera», dada por el patrullero *Alborán*, el comandante procedió a su izado.

Acto seguido el AJEMA embarcó en el patrullero, en cuyo portalón recibió al ministro de Defensa acompañado por las autoridades presentes. Rindiéndoseles los honores de ordenanza por los patrulleros allí presentes, *Serviola*, *Atalaya*, *Chilreu* y *Tabarca*, a continuación procedieron a realizar una visita al buque.



---

---

**XXX CRUCERO  
DE INSTRUCCIÓN  
DEL  
BUQUE-ESCUELA**

***JUAN SEBASTIÁN  
DE  
ELCANO***

---

---

**IX VUELTA  
AL MUNDO**



---

---

**EMBARQUE  
DE NUESTRA  
SEÑORA  
«LA GALEONA»  
EN NUESTRO  
BUQUE-ESCUELA**

---

---

# FLOTILLA DE AERONAVES

