

NÚMERO 97



CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA
JEFATURA DE PERSONAL

BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL

NUEVA ORGANIZACIÓN DE LA FLOTA



L-52 "CASTILLA" buque de mando y control del HRF español



**NUEVA ORGANIZACIÓN
DE LA FLOTA**



L-52 'CASTILLA' buque de mando y control del HRF español

PORTADA:

Nueva organización de la Flota.



EDITA

Ministerio de Defensa
Secretaría General Técnica

REDACCIÓN

C/ Montalbán, 2
28071 MADRID (España)

www.armada.mde.es
Correo electrónico:
infoarmadaespañola@fn.mde.es

NIPO: 076-02-055-5

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 UNA PECULIAR STANAVFORLANT A BORDO DE LA FRAGATA F-75 EXTREMADURA



21 BOTADURA DE LA FRAGATA F-102 "ALMIRANTE JUAN DE BORBÓN"



25 ACTO DE RELEVO DE MANDO DE LA STANAVFORLANT

32 NUESTRO BUQUE ESCUELA JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO CUMPLE 75 FELICES SINGLADURAS



36 LA NUEVA ORGANIZACIÓN DE LA FLOTA



43 VISITA DE S.A.R. EL PRÍNCIPE DE ASTURIAS AL ARCHIVO GENERAL DE MARINA EN EL VISO DEL MARQUÉS

48 REGATA DE SNIPES XXXV TROFEO "LAS ANCLAS"

49 BODAS DE ORO (1951-2001) DEL INGRESO EN LA E.N.M.



52 ALPER INFORMA

54 LA ESCUELA DE SUBOFICIALES ANTE LOS NUEVOS RETOS



59 PAJÓN TEMPLO VOTIVO DE LA VIRGEN DEL MAR

62 ACTOS CELEBRADOS EN EL PARQUE DEL RETIRO DE LA COMUNIDAD DE MADRID CON MOTIVO DEL DÍA DE LAS FUERZAS ARMADAS



UNA PECULIAR STANAVFORLANT A BORDO DE LA FRAGATA F-75 EXTREMADURA

EN el mes de enero pasado todos tuvimos constancia, a través de los distintos medios de comunicación, de la feliz intervención de la F-75 *Extremadura* en el rescate de más de un centenar de inmigrantes, entre los que se encontraban mujeres y niños, cuando navegaban a la deriva atrapados en un buque siniestrado en aguas territoriales de la isla de Creta. Los distintos medios explicaron en su día, con profusión de detalles, el desarrollo de la operación. No obstante,

dado el interés, tanto humano como profesional, que representa para el personal de la Armada una misión de estas características, se ha creído oportuno hacerla llegar a nuestros lectores a través de los relatos de los propios miembros de la dotación de la fragata que durante meses ha permanecido integrada en una de las fuerzas de reacción inmediata con más solera de la OTAN, la STANAVFORLANT. La respuesta a nuestra solicitud de información no se hizo esperar, y recibimos una documenta-

ción más extensa e interesante de lo que podíamos esperar en un principio.

Sin lugar a dudas, la dotación de la *Extremadura* había tenido ocasión de vivir situaciones muy especiales que querían compartir con todo el personal de la Armada a través de nuestro BIP.

Conste nuestro más sincero agradecimiento por el interés que han demostrado cuantos han colaborado con sus impresiones a difundir la apasionante experiencia de la vida a bordo de una unidad de la Armada.



A VEINTICINCO AÑOS VISTA

(En la mar, enero de 2002)

Querida dotación:

Podéis imaginar la cantidad de historias que os podría contar una fragata tan veterana como yo, que tengo más años de servicio que el mismísimo comandante. Sin embargo, jamás de los jamases se me hubiera ocurrido tamaña osadía si no fuera porque el páter me lo ha pedido insistentemente (y ya sabéis lo pesado que se pone cuando se trata de su «Alybe», la improvisada gacetilla de a bordo); pero, además, es un momento muy oportuno para rememorar los años transcurridos, porque el 10 de noviembre del año pasado celebré mi vigésimo quinto cumpleaños. Quizás penséis que veinticinco años son pocos; eso es para vosotros que pasáis de los ochenta. Pero para un barco de guerra como yo a los veinticinco ya se empieza a tener bastantes achaques. Por cierto, mi cumpleaños pasó bastante desapercibido, aunque comprendo que en ese momento estuviérais más pendientes de vuestras familias que de este, al fin y al cabo, amasijo de hierros. Sinceramente, os perdono.

¡Cómo ha cambiado la Armada desde que yo nací! A finales de los 60, la Armada había decidido dotarse de cinco fragatas Knox/DEG, las de la clase Baleares. Corría el año 1976 cuando la quinta y última de ellas, todavía pintada de minio verde y en fase de armamento, sería entregada a la Armada. En su popa ya se podía distinguir su nombre hecho con puntos de soldadura: EXTREMADURA. Claro que en esa época la mayoría de vosotros no estaba todavía ni en proyecto; bueno, con deciros que los más antiguos —o, mejor dicho, aunque a ellos no les guste reconocerlo, los más viejos del barco— eran unos chavales que, al igual que ahora muchos de vosotros, empezaban su andadura en ésta nuestra querida Armada, que, eso sí, entonces era un pelín diferente.

En aquella época las dotaciones estaban al completo, pero paradójicamente se trabajaba mucho más que ahora, porque siempre había mucha gente haciendo cursos. La habitabilidad era peor que la de hoy pues había menos medios. De la comida, mejor no hablar; recuerdo perfectamente un menú típico: para el desayuno, margarina con pan duro y una especie de cacao con leche en polvo (sin «zánganos»); de bocadillo, una onza de chocolate y la sexta parte de una barra de pan; para la comida, sopa con sabor a champiñones, ragú con mucha patata y poca carne, y agua del grifo; y para la cena, sopa y huevos a la cubana, a veces con tomate. A medianoche se servía una sopa de ajo de refuerzo. Era muy raro participar en



maniobras internacionales; todo lo más, en navegaciones por el Estrecho o por Canarias. Lo normal era que hubiera trabajos por las tardes, y estar a tres guardias de puerto, y salir a la calle todos los días de uniforme de paseo, después de pasar la revista de policía; y había vigilancia en tierra, con casco blanco y porra, que si te cazaban haciendo gamberradas, ¡para qué contar!; y el regreso de francos... pues ¿a qué hora iba a ser?: a las doce de la noche. Y nada de llamar por teléfono si te surgía algún «contratiempo», entre otras cosas porque tampoco había móviles; además, desde la retirada de trabajo hasta las doce de la noche sobraba tiempo para «todo», o por lo menos de eso es de lo que presumían aquellas dotaciones. Claro que, como eran tíos —porque, ahora que recuerdo, entonces tampoco había chicas a bordo—, a la hora de presumir de según qué cosas, ya se sabe...

Esto de las chicas sí que ha sido una revolución. Vamos, que yo todavía no me he acostumbrado; y que conste que me agrada mucho su presencia y que creo que lo hacen fenomenal y que el ambiente a bordo ha mejorado mucho con su aparición. Desde luego, en lo que a mí respecta, de tener a popa cerca de 20 chicas en vez de un pañol de torpedos... No sé, no sé...; menos mal que yo soy neutral en este asunto, ya que puedo permitirme el lujo de elegir entre ser UN (barco de guerra) o UNA (fragata). Por cierto, hablando de géneros masculino y femenino: ¿por qué a mí y a mis hermanas nos llamáis «La Extremadura», el «Balears», la «Asturias», etc., y, sin embargo, usáis términos como el «Corte Real», el «Heems-kerck», el «Exeter», etc, cuando ellas también son fragatas como yo? ¡A ver si lo del machismo va a ser contagioso!

Bueno, hablando un poco de mí mismo —o de mí misma, que ya no sé ni lo que me digo—, en aquellos tiempos yo no tenía ni HARPOON ni MEROKA ni TRITAN, ni tampoco muchas otras cosas que se me han ido instalando poco a poco, para adaptarme a los tiempos modernos. Gracias a eso puedo presumir hoy día, a pesar de mis años, entre estas otras fragatas, a veces tan orgullosas, con las que tengo que codearme desde que estamos en la OTAN. Porque lo de la OTAN tampoco se estilaba entonces. Y de hablar inglés, nada de nada; únicamente algunos privilegiados. El resto, como mucho, ROGER OUT. Después de veinticinco años los cambios están a la vista: casi todo ha mejorado; sin embargo, no sé..., os parecerá una tontería, pero echo de menos cuando la dotación decía «mi barco» para referirse a mí, en vez de «el barco», como ahora.

Respecto a esta última comisión que estamos a punto de terminar, desde luego que ha sido «la repe- ra»; y mira que ya llevo muchas en las cuadernas. Yo creía que ya lo había visto todo; pero no, ¡qué va!, ni mucho menos. Mira que nos han pasado cosas en estos cinco meses, pero todas se han resuelto bien, gracias a Dios. Desde luego ya podéis estar contentos del trabajo que habéis hecho. Mirad, os voy a hacer una confidencia —pero que no se entere nadie, por sí acaso—: como os podéis imaginar, he tenido a bordo muchas dotaciones a lo largo de estos veinticinco años; no voy a decir yo que seáis la mejor de todas, pero sí os aseguro que con vosotros iría yo al fin del mundo.

Sin otro particular, un caluroso saludo de vuestro barco, que os quiere,

EXTREMADURA KNOX DE BALEARES

PD: Cuando estemos atracados en Ferrol, acordaos de mí de vez en cuando; el día menos pensado me volveréis a necesitar.

(Artículo anónimo publicado en la revista *Alybe*.)

149 DÍAS EN UNA PECULIAR STANAVFORLANT

La partida

El 26 de agosto de 2001, los remolcadores separaban del muelle número 5 del arsenal de Ferrol a la fragata *Extremadura*. Los doscientos y pico miembros de su dotación (entre ellos 23

mujeres), tostados tras un merecido descanso veraniego, nos despedíamos de los familiares con tristeza pero llenos de ilusión ante la atractiva perspectiva de una comisión de tres meses y medio en una de las fuerzas de reacción inmediata de

la OTAN con mayor prestigio: la STANAVFORLANT. En ese tiempo estaba previsto tocar en los puertos de Glasgow, Brest, Ferrol, Zeebrugge, Túnez, Barcelona y Cádiz.

Según el plan, a mediados de diciembre volveríamos a casa,



con algún dinerillo extra en el bolsillo, para disfrutar de unas Navidades en familia. Además, los aproximadamente cien días de comisión quedarían aliviados por una parada técnica en Ferrol de unos diez días, prácticamente en el ecuador, por lo que, en realidad, nos despedíamos (de momento) por poco más de un mes.

Portsmouth. Integración en la STANAVFORLANT

Dos días después, el 28 de agosto, fondeábamos en Portsmouth, puerto del sur de Inglaterra, en el que descansaba la STANAVFORLANT, y relevamos con la fragata *Navarra*, hasta entonces representante de la Armada en aquel colorido grupo de buques y dotaciones.

El mismo día 28 la fuerza partió del puerto inglés e inició, como de costumbre, un intenso programa de adiestramiento en la mar que incluía ejercicios de todo tipo y grado de complejidad. En esos días, nos fuimos haciendo sin dificultad a los modos de trabajo de la Fuerza. En aquel entonces la STANAVFORLANT estaba compuesta por siete escol-

tas: el portugués *Corte Real*, el holandés *Jacob van Heemskerck*, el alemán *Emden*, el inglés *Exeter*, el noruego *Narvik* y el canadiense *Halifax*, además de la *Extremadura*.

La cohesión de la Fuerza, objetivo primordial, se fortalece con los intercambios de dotaciones en la mar, los famosos *crosspoles*. Así, por ejemplo, a las ocho de la mañana se barquean seis miembros de la dotación, de graduación diversa, al buque

noruego y se reciben otros tantos a bordo. En los *crosspoles* se aprende mucho de las costumbres de otras marinas y de ellos nacen, en muchas ocasiones, amistades para toda la vida.

No son ésas las únicas ocasiones de estrechar lazos. En puerto son muy frecuentes las fiestas para marinería, para cabos primeros, suboficiales y oficiales. La cámara, comedor o camarera de un buque invita al resto a participar de su hospitalidad. Hay cenas de jefes de Máquinas,



de oficiales de Operaciones, de radaristas, de segundos comandantes, donde uno confraterniza con sus iguales de otros barcos, se intercambian opiniones, se conocen sus puntos de vista, sus problemas y se intima. Otra buena ocasión son las recepciones (*force receptions*) que la STANAVFORLANT ofrece a bordo de alguno de los buques por las autoridades del puerto que se visita, así como los alrededores de veinte mítines sectoriales que se celebran el día de llegada a puerto (de segundos, de oficiales de Operaciones, de oficiales de Deportes, de operadores radio, etc.)

Algunas reuniones resultaron memorables, como la celebración del día de Santa Bárbara, en la que los oficiales artilleros rivalizaron en originalidad en la fabricación de cañones de mesa y en los discursos de rigor (he de decir que, en ambas cosas, la *Extremadura* estuvo a la altura, recibiendo el premio al mejor discurso y al mejor cañón de mesa artesano).

dotaciones de los otros barcos. Fiesta para marinería en el *Narvik*, *beer call*, para suboficiales en el *Emden* y, cómo no, nuestra tradicional «paella party», que contó con una masiva asistencia de oficiales de la Fuerza. Poco a poco íbamos conociendo a todos y decantando nuestras simpatías hacia uno u otro barco.

El 11 de septiembre: Cambio de planes para la STANAVFORLANT

El 11 de septiembre la fragata se encontraba navegando al norte de Escocia, concentrada en la realización de unos muy interesantes ejercicios de guerra electrónica y defensa antimisil. Alrededor del mediodía empezaron a llegar noticias al principio muy difíciles de creer. La escasa distancia a costa nos permitía ver la televisión escocesa y, estupefactos, contemplamos una y otra vez el impacto del avión y cómo las Torres Gemelas se derrumbaban. Durante las prime-

estaba cerrado y prácticamente todos los países occidentales estaban en máxima alerta. Los muertos y desaparecidos se cifraban inicialmente en decenas de millares. Mientras, los ejercicios eran cancelados y la STANAVFORLANT navegaba hacia alta mar a máxima velocidad en espera de instrucciones.

Brest y Ferrol

Y, así, llegamos a Brest el 18 de septiembre. Atracamos en el arsenal francés y, como en cada escala, alternamos turismo, compras, trabajo y actividad social.

El 23 de septiembre dejamos Brest con ilusión renovada: el siguiente puerto era Ferrol. Durante el tiempo que permanecemos en aguas francesas tuvimos la ocasión, nada habitual, de realizar un ejercicio de tiro de cañón contra un blanco real: una vieja corbeta ofrecida por la Marina Francesa. Nuestros artilleros disfrutaron como nunca, viendo los impactos de la munición de alto explosivo sobre el viejo casco gris.

A la llegada a Ferrol sentimos un enorme orgullo. Nuestro histórico arsenal, con 15 fragatas en sus muelles, lucía airoso como nunca. Mientras los ferrolanos disfrutábamos de la vida hogareña, nuestros compañeros extranjeros invadían el cuadrado casco de la ciudad *a pe da porta*, asombrados por la profusión de bares, restaurantes y tiendas. Aunque algún cartagenero no lo crea, muchos declararon que Ferrol había sido el mejor puerto de todos los visitados.

Tras diez días muy agradables, dejamos atrás Prioriño. El *Patiño* se había sumado al grupo. Algo tienen los petroleros que los hace simpáticos. En el caso del *Patiño*, la simpatía se convirtió en algo parecido a devoción. Nunca he visto tantas frases cariñosas y piropos como



Glasgow

Llegamos a Glasgow, nuestro primer puerto, el 5 de septiembre. Allí tuvimos el primer contacto a gran escala con las

ras horas de desconcierto iban llegando más noticias: un nuevo avión había destruido parte del Pentágono y otro más había sido derribado por la fuerza aérea; el espacio aéreo estadounidense



los que todos los buques de la Fuerza dedicaban cada día en sus mensajes a nuestro flamante buque de aprovisionamiento.

Zeebrugge: «Direct Endeavour»

El 22 de octubre llegamos a Zeebrugge (a pocos kilómetros de Brujas). El lugar de ataque asignado no era nada bueno. Pero los inconvenientes producidos por la lejanía a cualquier lugar

habitado quedaron compensados con las ventajas de estar abarloados al *Patiño*. Además, si se lograba llegar a la estación, la red ferroviaria permitía plantarse en cuestión de minutos en cualquier lugar de Bélgica: Ostende, Bruselas, Amberes, Gante. Alguno hasta tuvo ocasión de saludar al presidente Aznar, que se encontraba en Gante en una cumbre de jefes de Gobierno.

Dejamos Zeebrugge e iniciamos el tránsito a Rota. Como

siempre, el programa en la mar fue intenso. Mientras, nuevos rumores cobraban fuerza. El programa de puertos cambiaba: la STANAVFORLANT iba a operar en el Mediterráneo oriental, se anulaba el *dispersal* de diciembre, había requerimientos de la OTAN para que las naciones prolongaran la permanencia de sus unidades en la Fuerza. Y, al final, la confirmación oficial: del 7 de diciembre al 14 de enero, la STANAVFORLANT se dividiría en dos grupos y operaría en el Mediterráneo oriental. Nombre de la operación: «Direct Endeavour». Contando el tránsito de vuelta, llegaríamos a casa a finales de enero. El sueño de unas Navidades hogareñas se habían hecho añicos.

Como es de suponer, la noticia no fue fácil de asimilar. Sin embargo, la dotación respondió con una madurez y una profesionalidad formidables. La sensación de ser protagonistas de algo importante para el mundo occidental, para nuestra nación y para nuestros seres queridos; el espíritu de equipo, el orgullo de representar a la Armada, todo se sumó y pronto se esfumaron morriñas y tristezas. Ya que había que hacerlo, pondríamos lo mejor de nuestra parte y disfrutaríamos todo lo que pudiéramos.

Rota: compaginar las uvas con la nueva misión

El nuevo programa incluía un largo período, del 2 al 19 de noviembre, en la base naval de Rota de alistamiento previo a la operación. En ese tiempo, hubimos de compatibilizar una intensa actividad con el disfrute de dos turnos de permiso de poco más de una semana, que todos aprovechamos para pasar con nuestras familias.

En el buque se vivían días de intenso trabajo: reparaciones diversas de escasa entidad, insta-





lación de una antena de televisión por satélite, carga de víveres. Además, los «pensadores» debíamos analizar en profundidad las carencias y necesidades que resultaban tanto de la nueva misión como del hecho de que íbamos a pasar las Navidades fuera de casa. Así, mientras unos desarrollaban procedimientos operativos contra posibles ataques terroristas, o programas de adiestramiento intensivo en guerra bacteriológica, otros se encargaban de que cada miembro de la dotación tuviera sus doce uvas el día de Fin de Año y de conseguir disfraces de Papá Noel, adornos de Navidad y figuritas para los belenes.

Pocos días antes de salir de Rota, se nos incorporó un nuevo miembro de la dotación que iba a resultar valiosísimo en las semanas siguientes —nuestro querido pater, Miguel Melguizo— y se pusieron las primeras

piedras de un par de titubeantes iniciativas: un programa de televisión («Teledura», la televisión de la fragata *Extremadura*) y una revista («Alybe»).

Tras la salida de Rota, la STANAVFORLANT dedicó una intensa semana a perfeccionar el nivel de adiestramiento en aquellas actividades que más relación podían tener con la nueva misión: control del tráfico, localización y seguimiento de buques sospechosos, medidas de autoprotección contra ataques terroristas, visita y registro de mercantes. En esa semana, numerosas unidades de la Armada prestaron una muy valiosa colaboración. De nuevo contamos con la compañía del *Patiño*. Los petroleos a la luz de la luna en el saco de Cádiz, con la música de Frank Sinatra de fondo, fueron momentos mágicos que quedarán para siempre en nuestras memorias.

Túnez

Y, de nuevo, a puerto: Túnez. Nuestra única escala no europea nos sorprendió, por sus aires occidentales, a todos los que la visitábamos por vez primera. Allí, el programa de actividades sociales fue muy intenso. Ofrecimos nuestra tradicional «paella party», esta vez al personal de la embajada de España y a sus familiares; visitamos la medina, el zoco y las ruinas de Cartago, hicimos algunas compras y asistimos a algunas de las fiestas organizadas por los barcos.

Para entonces, «Teledura» y «Alybe» habían irrumpido en escena con notable éxito e iniciaban una lucha feroz por ganarse los favores de la audiencia. Las ventajas con las que parecía partir el canal de televisión quedaron un tanto contrarrestadas por la cantidad de colaboraciones que recibía a diario la revista (a la mayoría



les imponía mucho aparecer ante las cámaras).

Aksaz

La primera patrulla le correspondió al grupo 2, por lo que el resto, tras sólo tres días de navegación, entramos en la base turca de Aksaz. Aksaz está a 15 kilómetros de Mármaris, uno de los puertos deportivos más importantes del Mediterráneo. En verano es un puerto lleno de vida, con miles de turistas, principalmente ingleses y alemanes, que por muy poco dinero disfrutan de la belleza de la bahía y de las compras de imitaciones en el zoco. El llegar en temporada baja tuvo, sin embargo, alguna ventaja: todo estaba a mitad de precio, aunque el regateo resultaba agotador. Los mil y pico marinos del grupo llenamos restaurantes, pubs y discotecas, y nos dejamos varios miles de millones (ojo, de liras turcas) en el inmenso mercadillo.

Nuestra primera patrulla en la zona fue tranquila. Perfeccionamos procedimientos operativos y desempeñamos la misión asignada sin excesivos problemas.

Souda Bay: Navidad en la Extremadura

Creta nos recibió el 22 de diciembre con una ola de frío como no recordaban los isleños más ancianos. La coincidencia de varios días festivos y lo barato de los coches de alquiler permitió a la dotación conocer a fondo la bella isla griega: Hania, Heraklion, Cnossos... Además de convertirnos en expertos en la cultura minoica, aún quedó tiempo para otras cosas.

En la tarde del 24 de diciembre, prácticamente toda la dotación se reunió voluntariamente a bordo para celebrar la Navidad. El Pater ofició una emotiva Misa del Gallo adelantada, y a continuación los cocineros dieron muestras de lo que eran capaces y prepararon un excelente menú: langosta en salsa, vieiras, solomillo a la pimienta y tarta helada. Alrededor de las once de la noche, ya en cubierta, descorchamos el champán y disfrutamos de un concurso de villancicos por brigadas. Éxito rotundo. La gente dio muestras de su imaginación y sentido del humor y fue realmente difícil que el jurado acordara un ganador, pues los disfraces,

las letras y la puesta en escena fueron excelentes. Los artilleros, casi todos andaluces, resultaron al final los vencedores con un villancico-comparsa que dedicaron con saña a Bin Laden. De los villancicos se pasó al karaoke y pronto el jolgorio atrajo al resto de las dotaciones. Nadie recuerda bien cómo acabó todo.

El día 26 volvíamos a la mar. La orden de seguir a un mercante sospechoso nos permitió disfrutar de un maravilloso *tour* por las islas del Egeo y disponer de cobertura para llamar a casa en Fin de Año. «Teledura», en un alarde de imaginación, nos deleitó con un programa especial que parodió la tradicional retransmisión de las doce campanadas.

El Aydin Kaptain: rescate en alta mar

El día 1 de enero amaneció como otro cualquiera. Patrullábamos nuestra zona, próxima a las islas de Kárpatos y Rodas, cuando alrededor de las once de la noche recibimos el aviso de que un buque se estaba hundiendo. La posición del siniestro se encontraba a unas 90 millas al suroeste de nosotros. Tras informar al comodoro portugués, recibimos orden de dirigimos al lugar de la emergencia a máxima velocidad. Durante la aproximación obtuvimos datos adicionales: el buque, un mercante denominado *Aydin Kaptain*, se encontraba sin capitán ni tripulación y permanecían en él unas 250 personas, probablemente inmigrantes ilegales. Personal del buque inglés HMS *Beagle* había logrado reparar uno de los motores, y el mercante se dirigía hacia la costa sur de Creta con una velocidad de avance sobre el fondo de unos 3 o 4 nudos. En la escena se encontraban ya tres buques.

A primeras horas de la madrugada del 2 de enero, el RRC nombró OSC al comandan-



hombres del *Beagle*. En aquellos momentos, la distancia a costa y la velocidad de avance sobre el fondo, mantenida durante las horas precedentes, hacían suponer que el equipo de auxilio habría de permanecer a bordo entre cuatro y seis horas, hasta alcanzar las aguas territoriales de Creta y transferir el control del buque a los griegos.

Alrededor de las diez de la mañana, una vez asegurado el buque, suministrada asistencia médica y transportado el material esencial, se reembarca a parte del equipo y quedan a bordo del *Aydin Kaptain* siete personas. Al mando del grupo queda el alférez de navío Jesús González-Cela.

te de la *Extremadura* y transmitió sus instrucciones: dar escolta al buque siniestrado hasta las aguas territoriales de Creta, donde la guardia costera griega se haría cargo del mercante.

Con las primeras luces pudimos ver el barco. Era pequeño, de unos 40 metros de eslora y entre 200 y 300 toneladas; navegaba dando grandes cabezadas y la mar dejaba con frecuencia las hélices al aire.

Alrededor de las ocho del 2 de enero, un equipo de 13 hombres de la *Extremadura* fue barqueando y relevó a los tres



A medida que avanzaba el día 2, las condiciones meteorológicas comenzaron a empeorar. La propulsión apenas podía evitar que el buque retrocediera. Pasadas las diez y media resultó evidente la imposibilidad de seguir acercándose a Creta (apenas a 30 millas), por lo que se iniciaron los preparativos para el remolque. Sin embargo, la fragilidad del barco y las condiciones de mar recomendaron abandonar la idea.

Ante la evidencia de que en tales condiciones no era posible asegurar que el *Aydin Kaptain*



pudiese alcanzar la costa, se requirió al centro de salvamento griego el envío de helicópteros para iniciar de inmediato la evacuación.

A las 13.27 un helicóptero *Super Puma* llegaba a la escena. Sin embargo, el rescatador tarda casi cuarenta minutos en alcanzar la cubierta del *Aydin Kaptain*. A partir de ese momento comienza la evacuación. El orden establecido fue: primero niños, mujeres embarazadas y un par de hombres heridos; después se continuaría con las madres, para seguir con el resto de mujeres y finalizar con los hombres.

A pesar del tremendo esfuerzo, la evacuación avanzaba muy lentamente. A las cuatro, las rachas de viento comienzan a superar los 40 nudos, lo que aumenta considerablemente la mar de viento y anula la posibilidad de usar las embarcaciones. El *Aydin* navegaba con amplios balances y cabezadas, dando fuertes pantocazos y recibiendo continuamente rociones en cubierta. La tensión se palpaba en el ambiente; la posibilidad de hundimiento aumentaba a cada minuto.

A partir de las cuatro y media de la tarde, las rachas de viento comenzaron a alcanzar los 50 nudos. Prácticamente finalizada la evacuación de niños, mujeres embarazadas y heridos, en el mercante se comenzaron a vivir momentos de nerviosismo, casi de histeria colectiva: en uno de los descensos, el rescatador golpeó a un cabo primero en la nuca. Los primeros síntomas eran alarmantes. A pesar de la tensión, se reacciona con rapidez y se evacua al herido.

En los escasos minutos de luz siguientes, se logró con grandes dificultades finalizar la evacuación de los niños y se decidió, por seguridad, suspender las operaciones de vuelo hasta el alba. Tras más de cinco horas, sólo había sido posible la evacuación de 32 niños, 4 mujeres y 2 hombres heridos. Quedaban aún 216 inmigrantes a bordo. Poco después llegaba del *Amsterdam* un tranquilizador informe: el cabo primero herido no tiene lesiones de gravedad. La Virgen del Carmen empezaba a echarnos una mano.

Desde la *Extremadura* tratábamos de animar a los seis miembros del equipo que perma-

necían a bordo del *Aydin*, intercambiando bromas con frecuencia. Sorprendía el ánimo y el buen humor del grupo, que se hallaba reunido en el puente, aunque sus voces denotaban un enorme agotamiento.

A medida que avanzó la noche, comenzó a amainar el viento. Sobre la una de la madrugada, a la vista de la mejoría de la mar, se iniciaron los preparativos para nuevos barqueos. Al conocerse a bordo que se iba a relevar al equipo, comenzaron a aparecer voluntarios por todas partes. Tras un difícil trabajo de selección, se designó a los componentes del equipo de relevo, se prepararon petacas de combustible (de nuevo, casi agotado) y bolsas impermeables que contenían mantas, comida, agua y leche.

A las dos de la mañana se relevó al equipo. El comandante recibió emocionado a aquella gente que regresaba a bordo agotada, sucia, empapada y aterida de frío, que había pasado por momentos muy difíciles y que, sin embargo, tan buen papel había realizado.

La «rhib» tuvo entonces mucho trabajo, transportando garrafas de combustible, víveres, mantas y otro material accesorio que iba siendo solicitado por el equipo (baterías, mascarillas...). La pericia de su dotación quedó bien demostrada. Se preparaba al *Aydin* para continuar la evacuación mediante helicópteros y embarcaciones en cuanto las condiciones de luz lo permitieran y, si existía la posibilidad, se intentaría la maniobra de remolque. A bordo de la fragata nos preparábamos para acoger entre 30 y 50 inmigrantes. La «rhib» se izó a bordo poco después de la cuatro, tras más de dos horas de barqueos.

Alrededor de las cinco y cuarto de la mañana, llegó a la escena el arrastrero de bandera griega *Antonios*, que se ofreció



para intentar el remolque. Tras grandes dificultades —que incluyeron una colisión entre ambos buques, afortunadamente sin consecuencias— y un enorme esfuerzo por parte de los integrantes del equipo de auxilio, se consiguió cobrar la estacha de remolque y hacerla firme.

Al amanecer, tras ir incrementando poco a poco la velocidad, el tándem navega a siete nudos con rumbo al puerto de Hierapetra. Las condiciones

meteorológicas habían mejorado considerablemente y el cielo estaba despejado.

A medida que el sol ascendía y la nevada costa cretense se acercaba, los inmigrantes comenzaron a salir a cubierta. El calorillo del sol parecía devolverles el ánimo. Y se animaron aún más cuando la *Extremadura* pasó junto al pequeño barco con aires españoles sonando en la megafonía y una enorme bandera de España ondeando al viento.



A partir de entonces, se sucedieron los olés y las ovaciones espontáneas, que ya no cesaron hasta que la guardia costera griega tomó control del mercante, a escasas millas de Hierapetra. El *Amsterdam*, mientras tanto, llegaba a puerto con 17 niños y dos mujeres.

A partir de ese momento, comenzaron a llegar felicitaciones de todas partes. La tarde del 3 de enero nada tenía que ver con la del día anterior. Petroleábamos con el *Amsterdam*, de regreso a la zona de operaciones. En el tradicional intercambio de recuerdos entre los comandantes el capitán de fragata Hernández Palacios recibió un sobre de su colega holandés. Contenía unos dibujos que habían hecho los niños recogidos a bordo del *Amsterdam*. En uno de ellos se veía nuestra fragata, y aquello nos emocionó.

Aksaz otra vez. Se inicia el tránsito de regreso

Llegamos a Aksaz el 5 de enero. Cuando llamamos a casa nos dijeron que los medios de comunicación habían referido muy escuetamente la noticia del rescate. Desde Aksaz mandamos el mejor material de que disponíamos: una selección de varias decenas de fotos y casi tres horas de grabación en vídeo.

El día de Reyes transcurrió discretamente. La gente estaba cansada y la cuenta atrás había comenzado.

La última patrulla fue muy breve. El día 14, el Grupo 1 inició el tránsito de vuelta. Como tres de los cuatro barcos diríamos adiós a la STANAVFORLANT a la llegada a Rota, celebramos el tradicional *Sail Past*, ceremonia en la que el buque que se despide desfila ante los que se quedan. Las dotaciones se disfrazan, suenan las músicas y las sirenas, se despliegan pancartas, se lanzan



bengalas y se hacen batallas de mangueras. En resumen, más momentos inolvidables. La dotación al completo volvió a dejar muy alto pabellón.

El día 18 fondeábamos en Rota. Allí nos esperaba una grata sorpresa. Éramos noticia. En las poco más de veinticuatro horas de fondeo celebramos un rueda de prensa, relevamos con la fragata *Reina Sofía*, organizamos un bingo para Marinería, celebramos unas emotivas Leyes Penales con imposición de recompensas, y nos despedimos de nuestros viejos compañeros de la STANAVFORLANT, que se disponían a celebrar una prometedora «fiesta vikinga» a bordo del *Narvik*.

En la mañana ventosa y gris del 21 de enero entramos en

Ferrol. En el muelle nos esperaban nuestras familias y bastantes periodistas. Ya empezábamos a acostumbrarnos a celebrar a bordo multitudinarias ruedas de prensa, a encontrarnos, cual «Rivaldos», tras una batería de micrófonos y enfrentados a enjambres de reporteros, a ver al barco y a nuestra gente en los telediarios y en las portadas de los periódicos. Hasta la pluma ilustre de dos Alfonso Ussía tuvo el detalle de dedicarnos un artículo (*ABC*, del 22 de enero) que nos emocionó y llenó de orgullo (mi más sincero agradecimiento desde aquí, señor Ussía).

Atrás quedaban esos 149 días en los que la veterana fragata había dejado bien claro tener fuerza y ganas para unos cuantos

años más, y algunas cifras para la reflexión:

- 30.000 millas navegadas;
- 82.000 mensajes recibidos;
- 2.500 mensajes transmitidos;
- 174 interrogaciones a mercante;
- 30 toneladas de ropa lavada, secada y planchada por nuestras dos chicas de Lavandería;
- Alrededor de 66.000 raciones suministradas por la Cocina;
- Dos mil horas de funcionamiento de la planta propulsora;
- Alrededor de 250 ejercicios (de Guerra Antiaérea, Antisubmarina, Electrónica, Comunicaciones, etc.);
- 21 maniobras de petroleo en la mar;
- y, por supuesto, 254 personas salvadas.

Y así acaba este relato, con todos en casa, sanos, salvos y orgullosos de pertenecer a este equipo, esta gran familia que se llama fragata *Extremadura*.

Capitán de Corbeta
ENRIQUE CUBEIRO
CABELLO,

2.º Comandante de la fragata
Extremadura.

ASIMILANDO EL EJEMPLO

Me levanté, como de costumbre, para entrar de guardia a las dos de la madrugada y, al llegar al control, me di cuenta de que pasaba algo: 23 nudos no era una velocidad normal para la zona de patrulla. Me dijeron que

había una llamada de emergencia y que un barco se estaba hundiendo con 250 personas a bordo. Poco después, al conocer más detalles, empezamos a preparar el material que, pensábamos, podríamos necesitar en

caso de tener que hacer un auxilio, aunque no parecía muy probable. Sobre las siete se confirmó que relevaríamos al equipo del *Beagle*, así que comenzamos a avisar a la gente ya con un cierto nerviosismo.

Poco después embarcábamos en la *Rhib*.

Cuando nos acercamos al barco, pudimos ver las hélices y los timones que se quedaban al aire debido al estado de la mar; distinguimos el nombre del barco en el espejo que había sido pintado por encima. Los ingleses del *Beagle* nos indicaron la zona del costado para aproximarnos y el patrón, con pericia y prudencia, se pegó al *A.K.*, de uno en uno y con ayuda del personal que estaba a bordo fuimos embarcando. Recorrimos el barco con los ingleses intentando recabar toda la información que nos fuese de utilidad; las primeras impresiones no fueron nada buenas: las 250 personas estaban repartidas en dos compartimentos de la superestructura y por debajo de la cubierta; su aspecto era malo: se les veía exhaustos, muy sucios y mareados. Me sorprendió el gran número de niños que había a bordo, (más de treinta y la mayoría muy pequeños), y también había varias mujeres embarazadas. Se quejaban mucho y parecía haber muchos enfermos, aunque lo que estaban era hambrientos y muy mareados.

El estado del barco era deplorable, había basura y excrementos tanto en la cubierta principal como en el interior por debajo de la cubierta, todo cubierto de desperdicios y mantas empapadas, la habitabilidad por debajo de la cubierta era inexistente, nula estanqueidad y graves defectos estructurales con todo tipo de elementos deformados y seccionados, además de una grieta con entrada de agua en el fondo del casco. Un motor, el de la banda de estribor funcionando y el otro parado, un motor generador también funcionando. El tanque de combustible en un cuarto y el motor tomando combustible del mismo nivel del tanque, pérdidas de gases de escape dentro de la zona de motores. La instalación eléctrica hecha un desastre y muy peli-

grosa. El gobierno del barco era complicado por el estado de la mar y por contar con un eje únicamente. El rumbo se llevaba gracias a una aguja de nuestro barco, había que realizar un gran esfuerzo para gobernar y la caña estaba algo dura. En el puente, además, había una radio y un GPS que no tenía señal de antena y no daba posición.

En el momento que embarcamos no tenían ni agua ni comida. Cuando se trajeron víveres del barco se fueron repartiendo empezando por los niños, mujeres y luego los hombres. Encontramos alguna dificultad para controlarlos, algunos se pelearon por la comida, se les veía muy ansiosos, debían llevar ya algún día sin comer. Pero, en general, se podía ver en sus caras el agradecimiento y daba gusto mirar a los niños comiendo muy contentos. Creo que a partir de ahí ya teníamos su confianza y hacían todo lo que se les decía. Estaban muy preocupados por saber adónde nos dirigíamos, pero les decíamos que no sabíamos; aun así seguían preguntando constantemente. Desde nuestra llegada muchos padres nos enseñaron a los niños que parecían estar enfermos solicitando asistencia médica. El teniente Luis Cotarelo, al embarcar, examinó a todos los que parecían estar enfermos, que estaban más bien mareados y exhaustos, puso bastantes inyecciones para el mareo y, además, indicó que había un hombre que podría tener alguna lesión de costillas (evacuado posteriormente). Un padre le mostró, además, un informe médico de su hija que tenía una seria enfermedad de corazón que limitaba su esperanza de vida y le explicó que realizaba este viaje porque en Irak no la podían operar y quería que la operasen en Italia.

Una vez que todo estuvo más o menos organizado y el teniente Cotarelo había finalizado su trabajo, se decidió desembarcar

a parte del personal, ya que los presentes eran demasiados para un viaje de *Rhib*, y el empeoramiento de las condiciones meteorológicas hacía muy difícil los transbordos, quedándonos finalmente siete en el *A.K.* Aprovechando el viaje para desembarcar al personal, se envió de nuevo comida y mantas secas. La comida volvió a ser recibida con ansia por la gente que seguía estando bastante hambrienta, las mantas se les entregaron a los padres con hijos más pequeños.

Continuamos en esta situación hasta que desde la *Extremadura* nos comunicaron que posiblemente vendrían helicópteros para iniciar las evacuaciones. Comenzamos a organizarnos decidiendo el puesto de cada uno y acotando la zona donde realizaríamos los VERTREP; con la ayuda de algunos hombres, retiramos material pesado y desperdicios de la zona. Posteriormente, y una vez confirmado que los helicópteros estaban en camino, explicamos a la gente que los primeros en ser evacuados serían los niños y que no debían meterse en la zona, que estaba marcada con un cabo, y que debían permanecer agachados. El primer helicóptero en llegar fue un *Super Puma* que tardó bastante en comenzar, teniendo que alterar nuestro rumbo a estribor. La primera evacuación fue la de una niña de dos meses y medio; me la dio su madre y yo se la di al rescatador; cuando tenía a la niña en brazos, me di cuenta de que estábamos haciendo algo importante. Las siguientes evacuaciones de niños se realizaban de tres en tres: el rescatador bajaba en una especie de canasta donde metía a los niños y luego se metía él. Con este método la labor de nuestra gente fue fundamental, tanto a la hora de recoger al rescatador que bajaba indefenso para parar su caída y debíamos recogerlo nosotros



como para controlar la salida de la canasta con los cuatro dentro. Los siguientes viajes los hizo un *Sea Hawk*, que se mantenía mucho mejor en el sitio y era más rápido, aunque tenía menos capacidad y al no tener la canasta evacuaba a los niños de uno en uno. Todos los padres querían que sus hijos se fuesen y no paraban de insistir hasta que se los cogíamos, pero cuando los niños que quedaban no eran tan pequeños eran las madres las que insistían para irse alegando que se habían llevado a sus hijos, a pesar de que quedaban niños a bordo. Además de todos los niños, también se evacuaron cinco adultos (madres y hombres enfermos).

A medida que pasaba el tiempo y se acercaba la noche se notaba un cierto nerviosismo, y la gente intentaba ganar terreno, por lo que las labores de control se hacían cada vez más continuas, y había que estar riñéndoles y echándoles hacia atrás. El tiempo estaba empeorando y dificultaba las evacuaciones; cada vez era más complicado coger al rescataador que se recorría toda la cubierta. En estas condiciones tuvo lugar el accidente del cabo prime-

ro Juancho. Fue golpeado por el rescataador mientras echaba a la gente hacia atrás, se quedó tirado en el suelo con un fuerte dolor en el cuello. Nos pusimos en el peor de los casos y le dijimos que permaneciese quieto, que no se moviese para nada. Comenzó a tiritar, lo cual nos preocupó más; el cabo primero Sendón permaneció hablando con él para que no se quedase dormido e intentamos no darle importancia diciéndole que sólo lo hacíamos porque nos lo había enseñado el teniente Cotarelo. Por señas, el helicóptero nos preguntó si queríamos evacuarlo y también por señas le indicamos que necesitábamos inmovilizar el cuello para poder evacuarlo; luego, por radio, se informó al barco de nuestras intenciones para confirmar que lo habían entendido. A los pobres inmigrantes, como es lógico, les cayó la bronca más gorda del día e intentamos hacerles ver que el accidente había sido por no cumplir nuestras indicaciones. Se mostraron tristes, con cabezas bajas y preocupados por el herido. A partir de ahí estuvieron algún tiempo mucho más obedientes. Poco después volvió el helicóptero con una camilla rígida, nos la

arrió y trasladamos a Juancho; una vez asegurada y enganchada, dimos la señal para que lo izasen.

En los siguientes viajes nos fueron embarcando garrafas de combustible y también dos mineras del *Amsterdam*. Esto nos sirvió para mentalizarnos de que íbamos a pasar la noche allí, creo que hasta ese momento no habíamos tenido tiempo para pensarlo. El tiempo era cada vez peor y los rociones continuos, así que tanto la gente como nosotros estábamos empapados.

El último helicóptero en venir fue el *Super Puma*, que al final encontró bastantes dificultades y no se fue lleno. Pero ya habíamos evacuado a la totalidad de los niños. Cuando abandonó la zona ya era casi de noche, así que la gente se fue metiendo dentro, conscientes de que habría que esperar al día siguiente. Nosotros nos reunimos todos en el puente para organizarnos y sobre todo sentarnos. Se nos comunicó que había la posibilidad de seguir con las evacuaciones por la noche. Desde allí informamos que iba a resultar complicado por la experiencia de las últimas evacuaciones y, además, se apreciaba que el tiempo había empeorado. Tras un nuevo intento del *Super Puma*, se decidió dejarlo hasta el día siguiente.

Desde el puente se mantenía el enlace con la *Extremadura*, se intercambiaron bromas y chistes que ayudaron a mantener el estado de ánimo y nos hacían sentir la proximidad de nuestro barco en aquel momento, a pesar del cansancio y frío que comenzaban a notarse, además de un generalizado mareo. En esos momentos recibimos la buenísima noticia de que Juancho estaba bien. Allí se mantenía uno en la caña, en turnos de una hora y media aproximadamente, mientras que los demás intentaban descansar, alguno incluso tumbado en el suelo. Se dieron rondas para

comprobar el estado del taponamiento y el nivel de combustible.

El barco mantenía el rumbo dentro de un margen de 30 grados, y los pantocazos lo hacían temblar de abajo arriba, además de pararlo por completo. La gente estaba tranquila, quizá porque estaban muy cansados, excepto alguno que vino al puente diciendo que tenían miedo; le dijimos que nosotros también, aunque no nos debió entender porque se lo dijimos en castellano.

Pasada la medianoche, las condiciones empezaron a mejorar

y nos comunicaron que se estaba preparando un relevo; nos llevamos una gran alegría, pues estábamos mentalizados a pasar la noche; aunque interiormente teníamos ganas de continuar hasta el final de la aventura el cansancio podía más.

Cuando llegó el relevo, recobramos las energías y les explicamos todo, mientras la mayoría de la gente seguía durmiendo. Una vez completado el relevo, les deseamos suerte mientras abandonábamos el *Aydin Kaptain* y nos dirigíamos a nuestro barco, donde encontramos

a mucha gente para recibimos entre ellos el señor comandante, el segundo y la Intendencia al completo. Después comimos algo caliente y nos dimos una de las mejores duchas de nuestra vida.

Siempre recordaré aquel día, a aquellos niños y mujeres y, sobre todo, a los que allí estuvieron conmigo, por su comportamiento y por el ejemplo que me dieron...

Alférez de navío
Jesús GONZÁLEZ-CELA
FRANCO

UVAS Y RESCATE

El 26 de agosto de 2001 nos hacíamos a la mar rumbo a Portsmouth para integrarnos en la agrupación naval permanente de la OTAN en el Atlántico, la STANAVFORLANT.

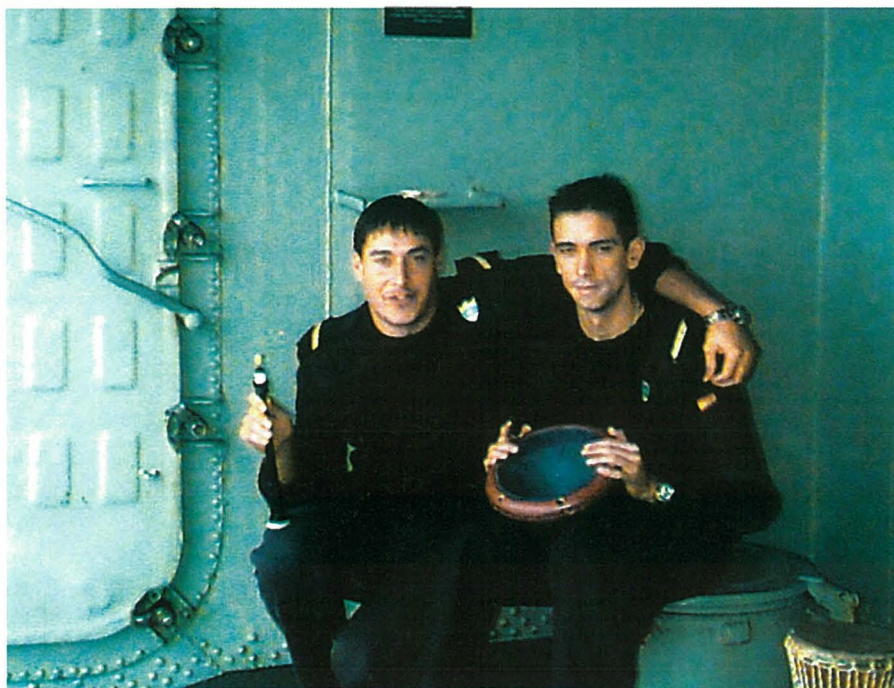
Todo comenzó con normalidad para mí. Ésta era la tercera vez que participaba en la STANVFORLANT y ya estaba acostumbrado a entablar relaciones cange entre de marinas amigas.

Fue precisamente durante una de estas patrullas donde nos

vimos envueltos en una situación poco corriente. Hacia las 23.30 horas del día 1 de enero recibimos el aviso de que un barco se estaba hundiendo con unas 250 personas a bordo.

A lo largo de la madrugada nos enteramos de que probablemente fuesen inmigrantes ilegales. A las ocho de la mañana del día 2 embarqué, junto con el equipo de auxilio exterior del buque, en aquel cascarón que amenazaba con partirse en cual-

quier momento debido al mal estado de la mar. La escena fue sobrecogedora: más de 200 personas hacinadas en aquella embarcación de unos 40 metros de eslora, mojados, hambrientos y con una clara expresión de miedo en el rostro. Entre ellos había mujeres, algunas embarazadas, y niños, muchos de muy corta edad. Había incluso un bebé de dos meses y medio. Hacia el mediodía, tras haber repartido algo de comida y agua entre los que allí se encontraban, comenzamos las operaciones de evacuación, gracias a la ayuda de tres helicópteros griegos. El viento había arreciado y los «vertreps» eran cada vez más complicados. En uno de ellos, uno de nuestros compañeros resultó herido y tuvo que ser evacuado. Más tarde nos enteramos de que estaba bastante bien, lo cual nos tranquilizó. A pesar de todo, para cuando cayó la noche a habíamos conseguido evacuar a todos los niños, a las dos mujeres embarazadas y a dos hombres heridos. Como durante la noche era prácticamente imposible realizar evacuaciones aéreas, decidimos quedarnos a bordo e intentar



capear el temporal. Lo conseguimos, y hacia las cuatro de la madrugada el temporal ya había amainado considerablemente, lo que permitió que un pesquero griego pudiese darnos remolque.

El día 3 de enero amaneció sin una nube en el cielo y con la mar bastante calmada. Hacia el

mediodía fuimos relevados por los guardacostas griegos, finalizando nuestra aventura con una cerrada ovación de aquellos a los que habíamos salvado.

Seguro que ninguno de los que allí estuvimos olvidará esta experiencia, al menos no a corto plazo.

Personalmente me siento orgulloso de haber contribuido a salvar a todas aquellas personas, desconocidas tal vez, pero personas al fin y al cabo.

Cabo 1.º JAVIER IVÁN ARGÜERO GARCÍA

STANAFORLANT-OPERACIÓN DIRECT ENDEAVOUR (A bordo de la fragata Extremadura, del 26-8-2001 al 21-1-2002)

**BEATRIZ MUIÑA
FUENTES**

Marinero profesional

Salí de Ferrol nerviosa, como en todas las anteriores navegaciones; pero en esta ocasión un poco

más sabiendo que iba a convivir y trabajar casi cuatro meses (que al final resultaron ser más de cuatro) con las mismas personas. Aún no sabía ni mi destino en el barco durante mi navegación; pensaba que íbamos a ir hacia el norte, cogí ropa de abrigo y medicamentos para esos meses (por si me daba alguna migraña),

ya que me afecta mucho el movimiento del barco, sobre todo sabiendo que las dichas aletas se fastidian siempre.

Los primeros tres días no pude dormir (los nervios de mi primera navegación larga). Me mandan para lavandería (un nuevo destino). No sé si lo haré bien, ya que tengo una gran



responsabilidad por ser más de doscientos y pico de tripulación, y el que más y el que menos quiere tener limpia y planchada su ropa cada día. ¿Cuál es mi sorpresa? Cuando llevaba todo el día, se fastidia la secadora. ¿Qué puedo hacer?... Tender la ropa como si fuera mi casa. Sí, resulta gracioso, pero da resultado; la gente tuvo paciencia, y tan pronto como llegamos a puerto se solucionó el problema (muchas gracias al sargento Maroño, que siempre está ahí).

Cuando teníamos en mente llegar a Ferrol en el plazo previsto, nos dan la noticia de que debido a los problemas con el moro famoso, tenemos que quedarnos dos meses más y justo en unas fechas tan señaladas.

Yo no me lo tomé muy mal: estoy en la Marina y tengo que cumplir con mi obligación. En mis anteriores trabajos tampoco pude estar con mi familia en esas fechas y ya estoy «curtida», aunque me hubiera encantado poder estar en Ferrol.

Pasa el tiempo. La gente empieza a cambiar de humor, se nota en el ambiente; aumentan los arrestos, el trabajo; en definitiva, muchos se queman: aunque la gran mayoría tenemos ánimos (a pesar de que por algunos de estos nos deprimamos y pensemos que trabajamos para nada). Empiezo a ser negativa: «¿Por qué siendo escribiente tengo que montar de lavandera? ¿Acaso los artilleros (por ejemplo) montan en cocina?» Pero hay que ser positivos, podemos decir que estuvimos en zona de conflicto, y yo por lo menos estoy orgullosa de estar aquí.

A veces, mis superiores (y no digo nombres), cuando doy mi opinión sobre algo me dicen: «si no estás contenta, pide la baja», y ni me lo pienso; me digo para mí que antes que pedir la baja, trabajo el triple. Porque, a pesar de los inconvenientes de esto: (estar fuera de casa mucho tiempo,

ganar poco, estar navegando casi siempre...) tiene para mí muchas ventajas y me gusta; además, aprendo a apreciar más las cosas, y ahora hasta me llevo bien con mi familia (antes teníamos muchos roces).

Durante esta navegación he conocido a gente muy buena, he hecho amigos que creo que van a ser para siempre. Y si antes de venir para aquí me hubieran dado opción a quedarme en tierra, no lo haría.

De vez en cuando también nos dan alegrías. Si no, pensad en el páter, que aunque muchos no vayamos a sus ceremonias («que sepa el páter que no nos dan tiempo libre y el poco que tenemos estamos descansando»), a bastantes nos agrada su presencia (por culpa de sus entrevistas, no me tragan la mitad de los cabos primeros, pero los que me conocen saben que estoy de coña).

Nos dan jamones, quesos (que no nos duran ni un día, parecemos «limas») y aunque —a lo mejor no debería decirlo— el segundo comandante nos meta mucha caña, también mira por nosotros: nos ponen buses en puerto, nos da algún que otro día libre y, en general, es bastante permisivo con todos nosotros. Además, alguien nos tiene que meter algo de caña y apretarnos las tuercas de vez en cuando; si no, esto sería un desastre.

Gracias a Dios tenemos un comandante con el que podemos dialogar, y creo que la *Extremadura* es una fragata en la que se respira muy buen ambiente y no tenemos mucho de qué quejarnos. Tal vez, a la marinería deberían dejarnos hacer alguna que otra fiestecilla (siempre con control), que si somos responsables para ir a la guerra, también lo somos para divertirnos, y si algunos no lo son, que lo paguen con ellos, y no con todos (ésa es mi opinión).

En resumen, estoy orgullosa de estar en la Armada, sobre todo en esta fragata; contenta en mi destino, se preocupan mucho por mí, tanto personal como laboralmente (a veces de más), y de haber conocido a personas que valen la pena.

Y si me preguntan si volvería a repetir esta STANAVFORLANT, diría que sí.

CONCEPCIÓN MARTÍNEZ FERNÁNDEZ

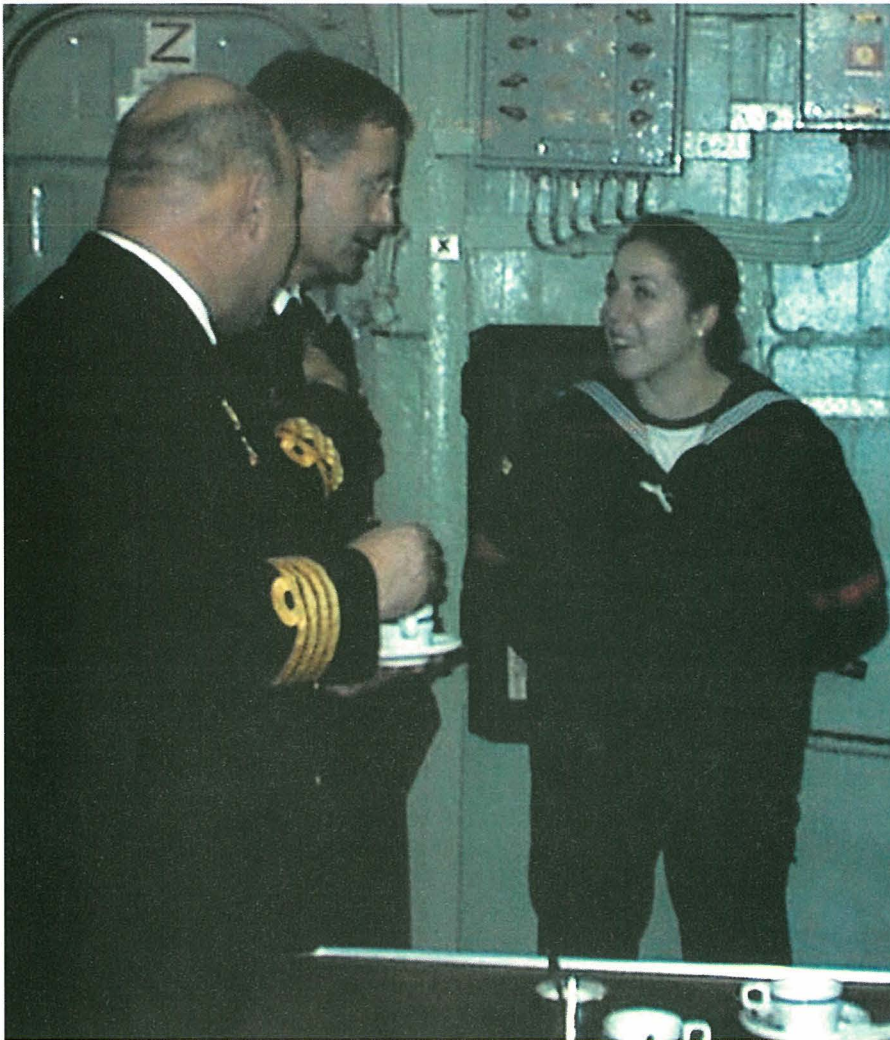
Cabo profesional

Una vez finalizado mi curso de ascenso, tenía que elegir de nuevo un destino (¡o quizás no!). Hubiera sido mucho más sencillo volver a mi antiguo buque; sin embargo, el camino de la vida que todos tenemos marcado, aunque no queramos creerlo, me hizo elegir la fragata *Extremadura*.

La STANAVFORLANT, que iba a realizar desde finales de agosto hasta diciembre, suponía un plato apetecible (el tiempo de duración era el perfecto, el soñado por cualquier navegante; volver con un dinero extra para gastarlo en regalos navideños y el descanso de esos días que suponen las vacaciones de Navidad después de unos meses fuera de casa).

Así pues, partí desde el arsenal de Ferrol con gran ilusión, aunque apenas conocía a la dotación de este buque, pero sabía que contaba con muchos días por delante para convivir y entablar amistad con todos ellos.

Los primeros días de navegación siempre están llenos de expectativas y de sueños, imaginando cómo será este puerto y este otro, planeando los días de estancia... La gente de tu alrededor está contenta e ilusionada y no se cuentan los días que faltan para volver a casa con los tuyos.



Mi comienzo fue duro: nuevos jefes, nuevos compañeros y nuevo destino en lo que concernía a mi especialidad; parecía que todo se me ponía en contra y me echaba las manos a la cabeza recordando los mejores momentos pasados con mis antiguos compañeros y jefes... añoraba mi anterior fragata, la *Cataluña*, pero ya no había marcha atrás, no valía lamentarse; así que el entusiasmo que siempre me acompaña me hizo rectificarme a tiempo y no hundirme en tiempos pasados.

Pero la vida no es camino de rosas, y somos demasiadas personas las que formamos este mundo en el que vivimos con diferentes ideales, culturas y religiones... por lo cual la catástrofe del día 11 llegó... inesperado para unos, esperado para

otros; lo único que sé es que para nosotros las cosas también cambiaron, y lo que parecía ser una navegación sin incidentes y sin complicaciones, pasó a ser de alerta máxima.

Como todo, trajo sus consecuencias: cambios de puertos, maniobras que requerían más días de los acordados..., algo con lo que yo no había contado: pasar las Navidades fuera de casa. El mes de diciembre tiene esos días tan señalados que le hacen diferentes al resto de los meses del año; son días de fiesta, unión, celebración con tus seres más queridos, en los cuales las personas que trabajamos fuera de nuestro entorno familiar estamos esperando durante el resto del año que lleguen para volver y reunirnos en casa con los nuestros, y esta vez no iba a ser posible.

Eran mis primeras Navidades fuera de casa, pero eso no impidió que se bajase la guardia en el trabajo diario ni el ánimo de mis compañeros..., ¡nos habíamos hecho a la idea!, y aunque sabemos que nunca puede ser igual que en tu casa, aquí se pusieron todos los medios posibles para que la dotación disfrutase de los días navideños. El día de Nochebuena tuvo un encanto especial para mí, uno de mis mejores días vividos en esta fragata, entablé conversaciones con personas que por unas circunstancias u otras no habíamos coincidido nunca, y en todo se respiraba aire de fiesta y diversión. ¡Fue genial!

Finalizada nuestra estancia en Creta, volvimos a patrullar la zona designada, cuando de repente: ¡una llamada de auxilio en la mar! Nuestra labor en el rescate de cientos de hombres, mujeres y niños fue algo excepcional. Se demostró valor, coraje, ganas de salvar a esa pobre gente desamparada en el frío y ancho mar. Todos aportamos nuestro granito de arena y nos sentimos, honrados, orgullosos de ello.

La llegada a nuestro último puerto de navegación (Mármara) nos sirvió para realizar nuestras últimas compras baratas, ya que una vez que partiésemos supondría empezar a contar los días de regreso a casa, a nuestra patria querida.

Siempre los últimos días son diferentes: más ilusión, esas ganas que nos entran al saber que en breve vamos a estrecharlos brazos de nuestros seres queridos...

Por fin llegamos. ¡Añoraba mi cama y mi cómodo sofá! La navegación termina y, aunque lleven todas el mismo nombre, son distintas, con experiencias y sucesos que las hacen diferentes: y lo más importante... ¡VOLVEMOS TODOS!

JORGE M. GAGO CHAO

Cabo 1.º profesional

Había una vez una fragata llamada *Extremadura*, en la cual convivían 218 personas, algunas de ellas de diferente categoría militar. Un día, el comandante de dicho barco recibe la orden de partir para unirse a un contingente de intervención rápida de la OTAN, llamado STANAVFORLANT.

Ésta es mi historia a bordo de esta fragata, y éstas son mis aventuras por las diferentes ciudades que hemos visitado.

Yo soy cabo primero, tengo veintiocho años y esta es la tercera STANAVFORLANT en la cual tengo el honor de haber participado.

El buque partió del arsenal militar de Ferrol el día 26 de agosto de 2001, un domingo, a las 18:30 horas, nos dirigimos a la ciudad de Portsmouth, para efectuar el relevo con la fragata *Canarias*. Llegamos a Portsmouth el día 28 del mismo mes, debido a una regata que tenía lugar por esas fechas en la ría de dicha ciudad, no fue posible que el barco atracara, por lo que tuvimos que fondear y nos perdimos la visita a esta ciudad inglesa, que tantos recuerdos me trae por circunstancias que he vivido en un pasado no muy lejano, pero ésa es otra historia. Una vez realizado el relevo, y haber disfrutado de vigilancias relajadas, el día 30 levamos anclas y partimos para realizar nuestras primeras maniobras ya como nuevos integrantes de la agrupación de la OTAN. El día 5 de septiembre entramos en la ciudad de Glasgow (Escocia). Era la primera vez que visitaba dicha ciudad, algo que me ilusionaba bastante debido al arraigado celtismo que circula

por toda Escocia y el gran interés que yo siento por la cultura celta y sus nociones. Por lo tanto, durante estos días visité todos los monumentos que he podido y durante dos noches he disfrutado de la música *tecno* en una discoteca llamada «Alaska», la cual estaba lleno de buen ambiente y buena música. Me llamó la atención el «buen rollo» que tienen en esa ciudad hacia los extranjeros. El día 10 llega el momento de partir, con tristeza, y la esperanza de volver algún día; sólo queda el recuerdo de los momentos vividos en la Escocia celta de los hermosos parajes.

Una vez en la mar, llega el día 11 de septiembre, el día en que el mundo se vio sorprendido por unas terribles imágenes. Imágenes de destrucción y de terrorismo que marcarían nuestro futuro destino en esta STANAVFORLANT. Desde esa fecha comienzan todo tipo de rumores sobre dónde nos dirigiríamos en los próximos días. Después de unos cuantos días en los cuales los miembros de la dotación se ponían en contacto con sus familias para tranquilizarlas en el aspecto de que nos encontrábamos bien y que de momento nada sabíamos de nuestro futuro destino. El día 19 atracamos en la ciudad de Brest, en la Bretaña francesa, cuna del celtismo. Ciudad de malos recuerdos para el destino de calderas, pues siempre nos depara algún «regalito» la estancia en la misma, o se nos pincha una caldera o pasa algo que nos proporciona un trabajo un trabajo extra y nos permite disfrutar menos de esta ciudad que el resto de la dotación. En fin, ya con todo el destino a punto y la satisfacción de haber realizado un trabajo bien hecho, continuamos nuestra ruta, sabiendo que nuestro próximo destino era nuestro puerto base, Ferrol, nuestra ciudad, mi ciudadra

ciudad. Llegamos, el sábado día 29 de septiembre, con el pecho hinchado, orgullosos de ser los anfitriones de todo un destacamento de barcos de la OTAN, y sintiéndonos protagonistas ante toda la ciudad de que nuestro barco, la *Extremadura*, cumplía una misión, representando a España. Disfrutamos de dos días de permiso cada miembro de la dotación y el tiempo se hizo corto y pronto llegó el día de partir. El 8 de octubre salimos a la mar, de nuevo como protagonistas, pero esta vez tristes y melancólicos. Ya se sabía que a causa de los atentados terroristas España se había prestado voluntaria para colaborar en el control del tráfico marítimo en el Mediterráneo y que a nosotros nos tocaba relevar a la *Santa María* en diciembre y que pasaríamos las Navidades fuera de nuestros hogares. Hubo días de crispación entre el personal, pero pronto todos nos hicimos a la idea de que era nuestro deber y así lo asimilamos. Después de nueve largos días de navegación, en los cuales a mí me gustaba matar el tiempo, tocando la gaita y los yembes en la cubierta, aparte de mucha lectura, entramos en la ciudad de Zeebrugge el día 17 de octubre. Puedo decir que me encanto Bélgica, otro país que nunca había visitado, y qué decir de la ciudad de Brujas, de su belleza, de su compenetrado ecologismo, de las miles de bicicletas, de una bella belga de cuyo nombre no quiero acordarme pero sí de sus hermosos ojos verdes, de los bailes que me he pegado en el local llamado «Santa Fe», en el cual pinchaba un tal Marco Baley, viejo conocido de los amantes del *tecno* en España, y con tanta belleza a mi alrededor, pasaron los días rapidísimos y cuando me di cuenta ya era día 22 de octubre y teníamos que partir de nuevo, rumbo a España.

Continuaban los días en la mar, pasaban lentos y por veces el ánimo decaía, para luego restablecerse sabiendo que al llegar a Rota disfrutaríamos de turnos de permiso para poder visitar nuestros hogares. Llegamos el día 2 de noviembre y estaríamos hasta el 19; se repartieron dos turnos de permiso, yo disfruté del primero; y tras cruzar toda España en coche alquilado, llegué a mi Galicia para estar con los míos una semana, para luego volver a cruzar España en dirección contraria, rumbo sur, también en coche alquilado. Una vez en Rota, después de montar un par de guardias, pude disfrutar de un fin de semana en Almería en casa de una amiga (antes conocería a una francesita en Granada, después de haber perdido el autobús dirección Almería y tener que pasar la noche en la bella ciudad de la Alhambra). Luego, tras una intensa y fructífera estancia en Rota, partimos el día 19. Y comienza «Teledura»; arrasa en todas sus expectativas y el personal de a bordo, exige la emisión de más programas. Qué decir tiene que para los encargados de la emisión de «Teledura», comienza una nueva navegación, más ocupada si cabe, pero también más amena y divertida. El 30 de noviembre atracamos en Túnez y comienza «la era del regateo». Todo un mundo de regalos y todo tipo de enseres que en nuestra patria no estarían tan baratos. Y de nuevo con el buque repleto de timbales, cachimbas, alfombras, etc., el día 3 de diciembre salimos a la mar. El 6 del mismo mes entramos en la base naval de Aksaz, pudimos disfrutar de la ciudad de Mármaris, y convertirnos todos en «millonarios» (en liras turcas, se entiende) yo personalmente he pasado horas y horas metido en un ciber, chateando con mis amigos de España, por un precio muy inferior al que

hubiera pagado en nuestro país. El 10 partimos a realizar la patrulla, unos doce días nos esperaban por delante; las Navidades estaban cerca, el ánimo decaía, menos mal que ahí estaba «teledura» para crear un ambiente de positividad. Hasta que de repente la caldera de popa dijo que no aguantaba más y pinchó. El día 18 entrábamos en puerto en la base naval de Southdabay y nuestros paisanos de Bazán esperaban para efectuar la reparación; hasta el día 21 mis compañeros de la caldera y yo trabajamos intensamente para dejar todo a punto y poder pasar unas Navidades tranquilas. Al fin, con todo listo, llega el día de *Noiteboa* (como se dice en mi tierra gallega); buena cena, concurso de villancicos (que, por cierto, sonaba en el ambiente un cierto rumor de tongo), algunas copas y compadreo generalizado entre todos los miembros de este buque. Al final, a pesar de estar lejos de nuestros seres queridos, todo el mundo se lo pasó bien y yo no iba a ser menos. Es preciso que mencione el hermoso paseo en coche por la isla de Creta en compañía de dos buenos amigos y compañeros, hemos divisado paisajes preciosos, playas, montañas, cuevas y disfrutado de la tranquilidad que uno a veces necesita para recargarse las pilas. El 26 se acabó la visita a la isla y comienza de nuevo otra patrulla, con el barco a punto y el personal más relajado. Llega el ansiado Fin de Año, algunos desilusionados, otros indiferentes y yo personalmente preparando mis ritos de entrada al Año Nuevo, que por el simple hecho de estar en la mar no iba a dejar de hacerlos. El programa especial de «Teledura» fue todo un éxito, así como las campanadas desde el Ayuntamiento de Ferrol. En la caldera, la vigilancia de 24.00 a 04.00 horas, tomamos las uvas a la una de madrugada, para estar

en sintonía con los nuestros. Y ya dentro del nuevo año, como se pudo cada uno mandamos mensajes de felicitación a nuestras familias. La navegación continuaba y los días se iban acortando, la llegada a Ferrol estaba más cerca y sólo pensábamos en entrar de nuevo en la base naval de Aksaz, último puerto antes de la llegada a casa. Un suceso insólito, inhumano, alteró de manera absoluta nuestra tranquila entrada en el nuevo año. Todos sabemos de qué se trata y todos nos sentimos orgullosos de que al final se haya solucionado de la mejor manera posible. El 5 de enero, víspera de Reyes, entramos de nuevo en la base de Aksaz. El día 8 recibo mensaje de que mi cuñada, en Ferrol, dio a luz a una preciosa niña que pesó cuatro kilos al nacer, y feliz y contento, deseo que el tiempo transcurra rápido para poder conocerla. Con todos los «millones y dólares» de que disponía, compré regalos para mis seis hermanos, mis padres, mis dos cuñadas y mis cuatro sobrinos. Y todos, cargados como reyes magos de juguetes y regalos, el día 10 de enero partimos a realizar la última patrulla de esta STANAFORLANT de casi cinco meses.

Hoy es día 12 de enero, estamos patrullando, quedan nueve días para la llegada a Ferrol y un programa especial fin de emisión de «Teledura». Después de tanta aventura vivida, de tantos días de mar, de los varios y surtidos puertos que hemos visitado, puedo decir que me siento satisfecho de haber formado parte de la dotación de este barco y que esta experiencia se incluirá en mi historia personal, y en el futuro podré contar a quien sea, con la cabeza bien alta, que el cabo primero Jorge Miguel Gago Chao cumplió con su deber y, además, se lo pasó genial en la fragata *Extremadura*.

BOTADURA DE LA FRAGATA F-102



“ALMIRANTE JUAN DE BORBÓN”

El pasado 28 de febrero, a las 17,08 horas, se procedió a la puesta a flote de la segunda fragata de la serie F-100 desde las gradas del astillero de IZAR en Ferrol.

En la mañana de ese mismo día tuvo lugar la firma del Acuerdo de Cooperación entre el Departamento de Defensa norteamericano y el Ministerio de Defensa español con relación al apoyo del ciclo de vida operativa de los buques equipados con sistemas AEGIS.

LA F-102 es la primera unidad de la Armada que lleva el nombre del padre del Rey. En tan señalada ocasión se contó con la participación de la infanta Doña Pilar, actuando como madrina de la ceremonia, quien estuvo rodeada por varios miembros de su

familia, entre ellos sus hijos Bruno y Simoneta Gómez-Acebo, esta última acompañada de su marido, Jose Miguel Fernández Sastrón, y de uno de sus hijos. La ceremonia religiosa comenzó tras la llegada de SS.MM. que presidieron la botadura. Acompañaron a los Reyes

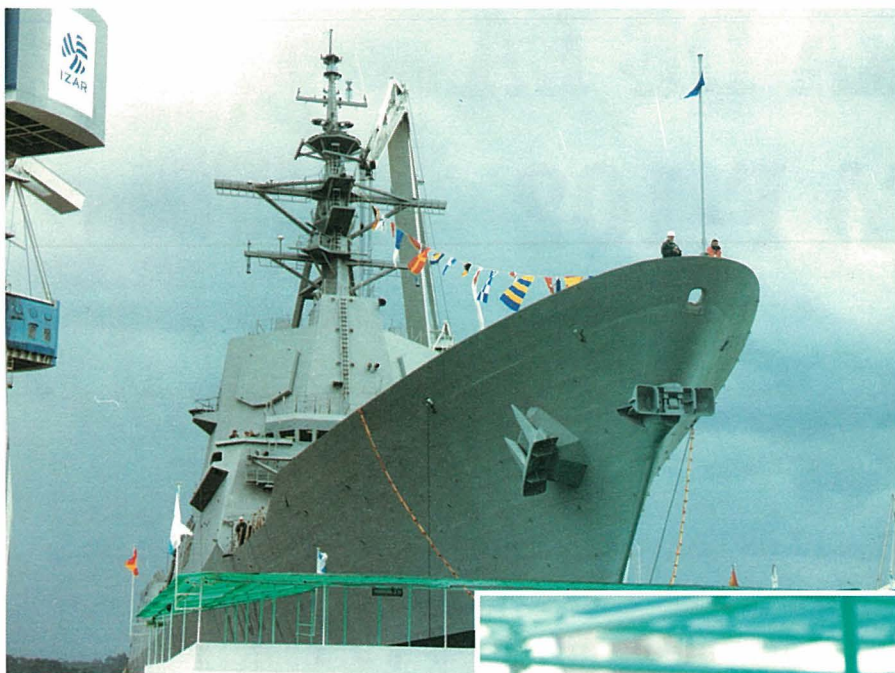
el presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga Iribarne; el ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa, y otros altos cargos de su Ministerio; el embajador norteamericano. El subsecretario de la U.S. Navy Force, John J. Young; el presidente de IZAR, Jose A. Casanova Gayoso; el director de la factoría de IZAR en Ferrol, Nalio Rodríguez, entre otras muchas autoridades civiles y militares. Tras la ceremonia Doña Pilar procedió al protocolario lanzamiento de la botella de cava contra la proa de la nueva fragata. A partir de ese momento el buque recorrió lentamente los metros que lo separaban de su lecho natural: la mar. Concluida la botadura, tuvo lugar la colocación de una sección de quilla de la que será la tercera unidad de la serie F-100 y que llevará por nombre *Blas de Lezo*.



SS.MM. los Reyes contemplan la bella estampa de la recién botada F-102, en compañía de las diversas autoridades civiles y militares invitadas a la ceremonia.

Proceso técnico de la botadura

La botadura en sí consiste en transferir el peso del buque,

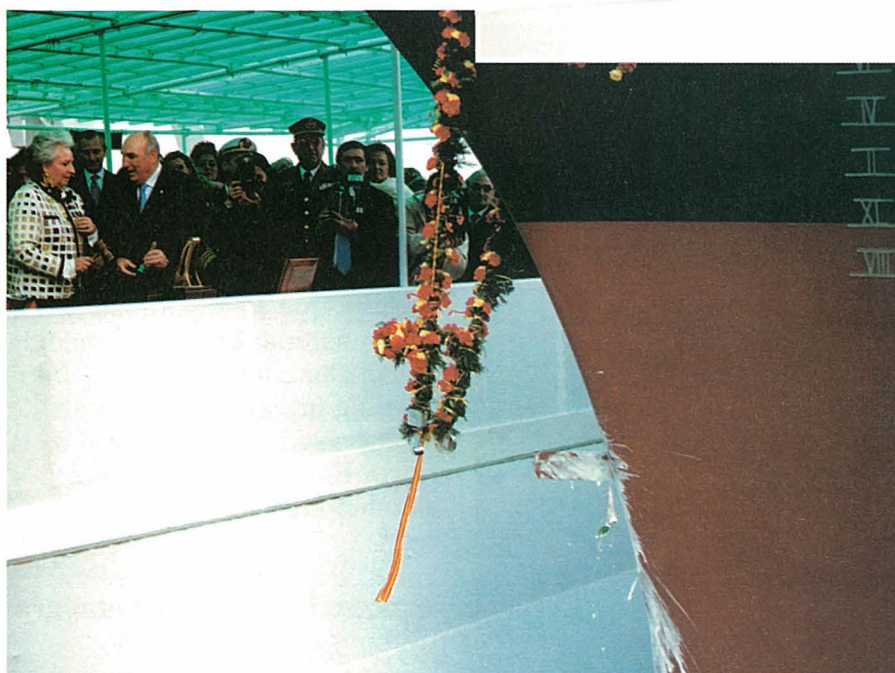


miento está cubierto con una grasa especial cuya misión es reducir el rozamiento del buque durante su traslado y permitir que la simple inclinación de la grada sea suficiente para que el buque, por su propio peso, realice un deslizamiento lo más uniforme posible. Durante los 35 segundos que tarda en recorrer el espacio que separa su zona de construcción del mar, el buque como consecuencia del peso y empuje, se ve sometido a una serie de esfuerzos, que varían según su situación

que se encuentra apoyado en la cama de construcción, a la cama de lanzamiento y, una vez liberadas las seguridades que le impiden el movimiento, deslizarlo a través de dicha cama hasta el mar. Es éste el momento más crítico en la construcción de un buque, ya que al desplazarse por tierra una gran masa diseñada para navegar se corre el peligro de que vuelque; por ello el camino de desliza-



La infanta Doña Pilar, hermana del Rey, en el momento de la botadura de la F-102, Almirante Juan de Borbón.



La instantánea recoge el momento en que la botella de cava se estrella contra el casco de la F-102.

dentro del camino de lanzamiento y que son inversamente proporcionales a la altura de la marea. Por ello se elige el día y hora en que ésta es máxima, a fin de reducir los reforzados especiales para la botadura. El buque, al final de la trayectoria, cuando la proa abandona el camino de deslizamiento, experimenta una fuerte caída, para volver a emerger hasta su posición de calado, momento en que realiza el denominado «saludo», con el que finaliza la botadura.



El ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa Conde, conversa con el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Francisco Torrente Sánchez, momentos después de que la F-102 iniciara su breve andadura hasta el mar. Detrás de ellos, el secretario de Estado de Defensa, Fernando Díez Moreno.

La fragata *Almirante Juan de Borbón*. Una herramienta para la paz

La fragata *Almirante Juan de Borbón*, segunda de las cuatro de la serie F-100 que IZAR construye en su astillero ferrolano, es la respuesta de la Armada a las exigencias de una nueva época en la que las Fuerzas Armadas se perfilan como una de las principales herramientas del Estado para promover en el escenario internacional la paz y la estabilidad, que son básicas para garantizar nuestra propia seguridad y prosperidad.

Este nuevo papel es más ambicioso y difícil de llevar a cabo que el de la mera defensa del territorio por tres razones: porque exige una presencia prolongada en las eventuales zonas de crisis, donde no siempre nuestra presencia será bienvenida; porque nuestras se orientarán se orientarán normalmente a proyectar nuestra capacidad militar sobre objetivos en tierra, lo que nos obligará a operar en zonas costeras, mucho más exigentes que las de alta mar; y,

sobre todo, porque nuestra actuación no puede basarse sólo en una elevada, capacidad ofensiva, sino que ha de descansar en la capacidad, mucho más crítica, de controlar la escalada de las posibles crisis.

La fragata *Almirante Juan de Borbón*, diseñada y construida para ser eficaz en los difíciles escenarios en que será preciso actuar durante las próximas décadas, es el buque que la Armada necesita para acercarse a costas potencialmente hostiles en situaciones de crisis o conflicto. En estos escenarios, la capacidad de defensa aérea es crítica, y ésta es precisamente el área donde destaca esta moderna clase de fragatas, los primeros buques europeos dotados del sistema AEGIS.

El radar de la *Almirante Juan de*

Borbón será capaz de controlar con precisión, simultáneamente, los movimientos de varios centenares de aviones en un radio de más de 500 kilómetros. El alto grado de automatismo de su sistema de combate le permitirá, además, reaccionar en pocos segundos si cualquiera de tales aviones muestra intenciones hostiles. La eficacia de sus armas defensivas, probada reiteradamente en las situaciones más difíciles, será una garantía incluso en escenarios en los que, para conducir la crisis adecuadamente, sea preciso asumir el riesgo de dejar la iniciativa al oponente.



En el momento de la botadura, el buque experimenta un desplazamiento de un 80% del peso total que tendrá el día de su entrega a la Armada. Este elevado porcentaje de acabado a la hora de la botadura es consecuencia de la aplicación de la tecnología modular de la empresa nacional IZAR.



Concluida la botadura, se procedió a la colocación de una sección de la quilla de la *Blas de Lezo* futura F-103.

La eficacia de su sistema de combate, unida a las excelentes características de velocidad, autonomía, estabilidad y discreción acústica y electrónica de una plataforma diseñada íntegramente en España, y a la eficacia de su helicóptero LAMPS III en la guerra antisuperficie y antisubmarina, garantizan que la Armada tendrá en la fragata *Almirante Juan de Borbón* una herramienta adecuada: una herramienta para la paz.

Firma del acuerdo de cooperación entre EE.UU. y España

En el arsenal militar de Ferrol, en un acto presidido por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Francisco Torrente Sánchez, tuvo lugar la firma de un *Memorandum of Agreement* (MOA) entre el Ministerio de Defensa español y el Departamento de Defensa de EE.UU.

Firmó el MOA, en representación del ministro de Defensa el almirante jefe del Apoyo Logístico (AJAL), Juan José González-Irún Sánchez, y por parte norteamericana lo hizo John J. Young, subsecretario de la U.S. Navy.

La firma del MOA supone la culminación de la primera fase de un proceso iniciado el 19 de octubre de 2000 con la firma en Washington, por parte del Ministerio de Defensa y del Departamento de Defensa de EE.UU. de un *Statement of Intentions* (SOI) o Documento de Intenciones para fijar los acuerdos de cooperación

sobre buques provistos del Sistema de Combate Integrado AEGIS.

Durante este período, de octubre de 2000 a febrero de 2002, se ha negociado para fijar el contenido de estos acuerdos de cooperación; el que nos ocupa versa sobre el apoyo durante el ciclo de vida operativa de los buques.

Con la firma del MOA se ha abierto una nueva fase de negociación para determinar los acuerdos específicos de cooperación que se denominan *Project Agreement*. El primero de estos acuerdos será el de las pruebas de calificación operativa del Sistema de Armas, que está previsto que realicen conjuntamente las fragatas F-100 españolas con los destructores norteamericanos equipados con sistemas AEGIS.

La primera prueba de calificación está prevista para entre junio y agosto de 2003, en EE.UU. y en ella participarán la F-101 *Alvaro de Bazán* y el destructor de la U.S. Navy DDG87 *Mason*.



Firma del acuerdo de cooperación entre EE.UU. y España; en presencia del AJEMA, que presidió el acto. Por parte norteamericana suscribió el acuerdo el subsecretario de la U.S. Navy, John J. Young, y por parte española, el almirante jefe del Apoyo Logístico, Juan José González-Irún Sánchez.

**DURANTE DOCE MESES ESPAÑA ASUMIRÁ EL MANDO DE LA FUERZA
DE LA OTAN EN EL ATLÁNTICO**

Acto de relevo de mando de la **STANAVFORLANT** (Standing Naval Force Atlantic)

EL pasado día 5 de abril se celebró en Lisboa el acto de relevo de mando de la STANAVFORLANT (Standing Naval Force Atlantic), por parte del comodoro de la Marina portuguesa Fernando de Melo Gomes al contralmirante español Manuel Otero Penelas.

La ocasión es importante, ya que se trata de la primera vez en la Historia española que un Oficial de la Armada ostenta el mando de esta agrupación permanente de la OTAN, arbolando su insignia en una fragata española, la *Canarias*, que atracó en el puerto de la capital portuguesa el día 2 de abril para la preparación de los actos y efectuar la transferencia del Estado Mayor desde el *Vasco de*

Gama, buque en el que arbolaba su insignia el comodoro De Melo, al buque español.

El acto se celebró en el muelle de Alcántara y fue presidido por el SACLANT (Supre-





Fragata *Canarias*: buque insignia del COMSTANAVFORLANT

Duro ha sido el camino para preparar el barco con vistas a esta importante misión. Además de todas las capacidades técnicas que ha sido necesario incorporarle para habilitarlo como buque de mando, tales como la instalación del MCCIS (Maritime Command, Control and Information System), un satélite de comunicaciones UHF, nuevas redes locales de fibra óptica, etc., se han tenido que acometer algunas obras para poder acomodar a un estado mayor internacional, compuesto por un total de 15 personas, además del almirante. Así, se ha modificado el local de las oficinas de a bordo para conseguir una sala de

me Allied Command Atlantic), el general Kernan (de la US Army), y tuvo como invitado especial al ministro de Defensa portugués, Eduardo Ferreira Rodríguez Pena. Por parte de la Armada estuvieron presentes el ALFLOT (almirante Balbás Ota), COMARFOR (vicealmirante Armada) y COMGRUFLOT (contralmirante Bringas), además del agregado naval en Lisboa, CN Ladrñan.

Esta toma de mando, otro hecho más que nos confirma que la posición española dentro de la Alianza es ya de total igualdad a las del resto de países miembros, supone muchos retos para la Armada. No cabe duda que buena parte de su prestigio está en juego. Muchos ojos estarán fijos en la STANAVFORLANT, especialmente en esta ocasión en la que la agrupación dejará su teatro normal de operaciones en el Atlántico norte, para pasar a operar en el Mediterráneo oriental dentro de la Operación *Active Endeavour* de apoyo a las operaciones norteamericanas contra el terrorismo internacional.

Pero también muchos ojos estarán fijos en su buque insignia, la *Canarias*, que será relevada

durante este próximo año por la *Numancia* en septiembre y ésta por la *Victoria* en enero de 2003.





reuniones donde trabaja el Estado Mayor y lleve a cabo sus *briefings*, y se les ha cedido un

elevado hasta los 211 miembros al embarcar el Estado Mayor, la unidad aérea necesaria para la



local en el CIC para poder seguir de cerca la marcha de las operaciones. Cosas importantes y otras que, no pareciéndolo, también son necesarias, como duplicar los directorios telefónicos y carteles existentes por todo el buque en inglés y español, publicar un anexo a la orden diaria en inglés o la red de órdenes generales.

Para la dotación tampoco ha resultado fácil. Hay que pensar que antes de embarcarse en esta aventura la dotación de la *Canarias* rondaba los 175 hombres y mujeres, pero este número se ha visto

misión, así como el médico, el capellán y el controlador aéreo. Por otra parte, para hacer frente a los



cometidos que habrá de afrontar el buque, el Estado Mayor de la Flota ha realizado un gran esfuerzo por cubrir las deficiencias de personal que sufría en algunas especialidades, logrando comisionar de una manera voluntaria a 19 MPTM.

Para estos hombres y mujeres los retos serán numerosos. Donde antes desayunaban, comían y cenaban 15 personas, ahora lo hacen 29. El personal que, normalmente lavaba durante una semana o dos la ropa de 175, ahora lo hará durante tres meses y medio con la de 211. Además, el buque insignia de COMSTANAVFORLANT tiene una gran proyección hacia el exterior. En la mar debe rendir al ciento por ciento en todos los aspectos operativos, ser estricto, seguro y rápido en la ejecución de todas las maniobras y cumplir su misión con el mejor de la agrupación. En puerto será centro de reuniones, recepciones y toda clase de actos militares. Tiene por tanto que ser ejemplo de policía, comportamiento y exactitud en el ceremonial marítimo y militar.

Por último, hay que destacar la excelente actitud de la dotación de la *Canarias* que, como lo harán las dotaciones de las dos fragatas que la relevarán, afrontan todos estos retos con una sonrisa y con el mejor de los espíritus para que su barco, la Armada y España sean admirados allá por donde pasen. Mucha suerte y buenos vientos.

LA STANAVFORLANT DEL 8 AL 16 DE ABRIL DE 2002

DESPUÉS de llevar a cabo con éxito la entrega de mando en Lisboa, la SNFL salió a la mar el 8 de abril, con el comandante de la STANAVFORLANT (Fuerza Naval Permanente de la OTAN en el Atlántico), CA Manuel Otero Penelas (CSNFL), embarcado en la fragata española *Canarias*, y comenzó su tránsito hacia el Mediterráneo oriental para participar en la Operación *Direct Endeavour*.

Entre el 8 y el 12 de abril, la fuerza llevó a cabo un programa de adiestramiento en la mar mediante ejercicios de comunicaciones y de todas las áreas de la guerra naval, para facilitar la integración en la agrupación de

las unidades navales recientemente incorporadas a la Fuerza, a la vez que se mantiene su alistamiento conjunto para el combate. El CA Otero Penelas (CSNFL) aprovechó este tránsito para visitar la fragata danesa *Olfert Fischer*, la norteamericana *Samuel B. Roberts*, y la portuguesa *Vasco de Gama*.

El USS *Samuel B. Roberts* se destacó a Augusta (Sicilia, Italia) para rellenar combustible y efectuar una escala logística. El buque británico HNS *Norfolk* fue destacado por necesidades de carácter nacional a La Valeta (Malta), y el *Luetjens*, alemán, y *Narvik*, noruego, se dirigieron también a Augusta para rellenar combustible. La fragata *Canarias*,

buque insignia, se dirigió a Nápoles para efectuar el relevo con el comandante de la Fuerza Naval Permanente de la OTAN en el Mediterráneo (SNFM) en el mando de las operaciones marítimas de la OTAN en el mediterráneo oriental, en apoyo de la lucha contra el terrorismo internacional. La visita resultó muy productiva: la transferencia de responsabilidades se llevó a cabo de la fragata británica HMS *Sheffield* y en el Cuartel General del almirante italiano Lillo, comandante del Mando Naval Aliado en la Región Sur de Europa (COMNAVSOUTH); el CA Otero Penelas y su plana mayor recibieron diversas conferencias informativas tanto en el



Cuartel general del COMNAV-SOUTH, (ésta por el vicealmirante español José Daniel Romero Iglesias, segundo comandante del Mando Naval Sur) como en los de los comandantes de los Mandos Aéreo y Submarino de la región. Posteriormente, CSNFL ofreció una cena buffet amenizada con un concierto en el Club de Oficiales de Nápoles. El CSNFL, además, efectuó una visita de cortesía al comandante de la VI Flota estadounidense.

La fuerza se ha dividido en dos grupos para ejecutar la operación *Direct Endeavour*: el Grupo A, formado por la fragata española *Canarias*, alemana *Luetjens*, noruega *Narvik* y británica *Norfolk*, y el Grupo B formado por el buque portugués *Vasco da Gama*, noruego *Olfert Fischer* y el estadounidense *Samuel B. Roberts*.

Las unidades del Grupo B continuaron su tránsito hacia la zona de operaciones y han efectuado el relevo con los buques de la STANAVFORMED que se encontraban operando en el área. El día 15 CSNFL asumió el mando de la fuerza en la zona de operaciones. Las fragatas *Canarias*, *Luetjens* y *Narvik* navegan ahora hacia el Mediterráneo oriental, y el *Norfolk* se hizo a la mar el día 17 de abril.

La STANAVFORLANT

Fue la primera fuerza naval constituida de forma permanente en tiempo de paz por fuerzas multinacionales. Tiene su precedente en un grupo operativo antisubmarino de la OTAN que realizaba ejercicios durante cinco meses al año y que operó entre 1965 y 1967. Finalmente, en enero de 1968 se inauguró en su fórmula actual la Fuerza Naval Permanente de la OTAN del Atlántico, como compromiso de la Alianza Atlántica de contar

BIOGRAFÍA DEL CONTRALMIRANTE MANUEL OTERO PENELAS

El contralmirante Manuel Otero Penelas nació en Pontevedra en 1947, ingresó en la Escuela Naval Militar en 1967. Es especialista en comunicaciones, analista de sistemas tácticos, controlador aéreo y diplomado en Guerra Naval. Ha desempeñado destinos en el destructor *Roger de Lauria*, fragata *Baleares*, portaaviones *Dédalo* y corbeta *Infanta Elena*; ha sido comandante de ésta última, del patrullero *Bonifaz*, de la fragata *Asturias* y del buque de asalto anfibio *Castilla*. Estuvo en el Estado Mayor del Grupo Alfa, a bordo del portaaviones "Príncipe de Asturias", y fue jefe de Estado Mayor de la STANAVFORMED.

siempre con una fuerza naval de disuasión, inmediatamente disponible, al tiempo que permite a las Armadas de las naciones aliadas participantes desarrollar conjuntamente las tácticas navales comunes de la OTAN y adiestrar continuamente sus unidades en equipo.

En 1992 se inauguró otra flotilla similar en el Mediterráneo, la STANAVFORMED, cuyo mando fue ostentado por el contralmirante español Fernando del Pozo entre 1997 y 1998. Ambas flotillas están clasificadas entre las fuerzas de reacción inmediata de la OTAN y aunque su ámbito habitual de navegación es el Atlántico y el Mediterráneo, respectivamente, pueden operar en cualquier zona que se les asigne. Así, estuvieron realizando patrullas en el Adriático de 1992 a 1996, durante la guerra de Bosnia, y en 1999 durante la de Kosovo, para hacer cumplir las resoluciones de las Naciones Unidas que prohibieron el tráfico marítimo de armamento y de otras mercancías no autorizadas, lo cual fue de gran importancia para lograr los acuerdos de paz.

Dada la zona de operaciones de estas flotillas en 1994, las ceremonias de relevo de mando de ambas tuvieron lugar ese año en España, en los puertos de

Palma de Mallorca y de Barcelona, respectivamente.

Tras los ataques del 11 de septiembre, estas fuerzas navales aliadas iniciaron patrullas en el Mediterráneo oriental, a partir del 6 de octubre pasado, en la contribución marítima de la OTAN a la guerra contra el terrorismo, denominada operación *Active Endeavour*. La STANAVFORLANT se hizo cargo de dicha operación del 7 de diciembre de 2001 al 14 de enero de 2002, y tras la ceremonia de relevo de mando de Lisboa, al dejar dicho puerto el próximo miércoles día 8, esta flotilla volverá al Mediterráneo para retomar la *Active Endeavour* desde el 15 de abril.



COMANDANTE ESPAÑOL PARA LA FUERZA NAVAL ALIADA DE CAZAMINAS DEL SUR DE EUROPA

Por primera vez un oficial español tomó el mando de la Fuerza Naval de la OTAN de Medidas Contraminas del Sur de Europa (MCMFORSOUTH), en una ceremonia que presidió el ministro de Defensa español Federico Trillo-Figueroa, en la base naval de Cartagena el día 3 de mayo. El capitán de navío Fernando Lista Blanco desempeñará el mando de la flotilla aliada durante un año, en el que su buque insignia será el buque de mando y apoyo *Diana*.

La MCMFORSOUTH celebró el 3 de mayo en la base naval de Cartagena su cuarta ceremonia de relevo de mando, en la que el comandante de las Fuerzas Navales Aliadas del Sur de Europa (COMNAVSOUTH), el vicealmirante italiano Luigi Lillo, transfería el mando de

esta fuerza naval aliada de su actual comandante, el capitán de navío turco Ahmet Nyiszi Seno, al capitán de navío español Fernando Lista Blanco. Presidirá los actos el ministro de Defensa español Federico Trillo-Figueroa.

La MCMFORSOUTH está formada por las siguientes unidades: Buque de mando y apoyo turco *Sokullu Mehmet Pasá*, actual buque insignia, que será relevado en esta función por su homólogo español *Diana*, el cazaminas alemán *Sulzbach Rosenberg*, el belga *Lobelia*, el griego *Kchli*, el italiano *Milazzo*, el español *Segura*, el turco *Edincik* y el británico *Grimsby*.

Esta flotilla permanente aliada tiene como misión la defensa contra las minas navales. Fue creada el 27 de mayo de 1999,

bajo el nombre de Fuerzas de Medidas Contraminas del Mediterráneo (MCMFORMED), para constituirse como una de las fuerzas de reacción inmediata de la OTAN a disposición del comandante supremo aliado de Europa (SACEUR). Generalmente actúa en el Mediterráneo, bajo control operativo del comandante de las Fuerzas Navales Aliadas del Sur de Europa COMNAVSOUTH. El 3 de septiembre de 2001 se le cambió el nombre al actual, para homologarlo con el de su flotilla gemela del norte de Europa, MCMFORNORTH.

La MCMFORSOUTH actúa como una fuerza naval multinacional integrada. Tiene una composición variable que comprende un buque de mando y apoyo de guerra de minas como



El ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa presidió la ceremonia de relevo del mando de la flotilla MCMFORSOUTH, estando acompañado por el JEMAD, Antonio Moreno Barberá, y el AJEMA, Francisco Torrente Sánchez.



El CN Fernando Listo Blanco en el momento de la toma de posesión del mando, en presencia del CN turco Ahmet Nyiszi Seno y de las autoridades que presidieron el acto, entre las que se encontraba el COMNAVSOUTH, el vicealmirante italiano Luigi Lillo.

buque insignia, y normalmente ocho cazaminas y dragaminas aportados por Alemania, Bélgica, España, Estados Unidos, Grecia, Italia, Reino Unido y Turquía. Los buques se van relevando sucesivamente para que la flotilla esté en servicio de forma permanente. El mando de la fuerza por

períodos anuales es rotatorio entre las naciones aliadas que aportan los buques.

Para mantener su alto nivel de adiestramiento conjunto, los buques de la MCMFORSOUTH participan cada año en numerosos ejercicios de la OTAN, también en los que se realizan

con la Asociación para la Paz (PfP), y en algunos de los organizados por las naciones aliadas. Al entrar en Cartagena, esta flotilla acababa de realizar el ejercicio *Minex-02*, organizado por la Armada española en las islas Baleares del 20 al 27 de abril, en él que asimismo han intervenido flotillas contra minas de España, Francia, Italia y Estados Unidos. Posteriormente realizaría el ejercicio *Damsel Fair*, parte dedicada a la guerra de minas del ejercicio a gran escala *Dynamic Mix-02*, el mayor de la OTAN en este año en el sur de Europa, que tuvo lugar en España del 21 de mayo al 6 de junio.

Entre los ejercicios, los buques de la MCMFORSOUTH hacen escala en puertos de países de la OTAN, de las naciones del ámbito de la PfP y del Diálogo Mediterráneo. Así, han visitado últimamente Georgia, Malta y Marruecos.



Ceremonia de relevo del mando de la Fuerza Naval Aliada de Cazaminas del Sur de Europa, celebrada en la base naval de Cartagena.

NUESTRO BUQUE ESCUELA *JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO* CUMPLE 75 FELICES SINGLADURAS

POR Real Decreto de 17 de abril de 1925, se ordena la construcción, de acuerdo con un proyecto diseñado en los Astilleros Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz, del que pasaría a ser el buque más emblemático de la Armada: el *Juan Sebastián de Elcano*.

Su gestación comenzaría ese mismo año y, dos más tarde, el 5 de marzo de 1927, vería la luz, siendo su primera cuna la bahía de Cádiz. Para la ceremonia de su bautizo se utilizarían las aguas del océano Atlántico otorgándosele los dones de larga vida y los mejores vientos para llevar a cabo todas las singladuras que en su vida se propusiera.

Fue entregado a la Armada un año más tarde, en agosto de 1828, dándose por finalizado su proceso de construcción y entre-

ga con un coste total de 8.189.532,28 pesetas, nuestra ya desaparecida y entrañable. En ese mismo año realizó su primera salida el recién estrenado velero bergantín goleta, cuyo primer comandante fue el capitán de fragata Manuel de Mendívil y Elio.

Su vida es la mar y su numerosa familia está compuesta por todas las tripulaciones que a lo largo de estos 75 años recién cumplidos han pasado por su cubierta. Nuestro añejo velero, con esmerado mimo, los ha cuidado e instruido durante todos estos años como si de sus hijos se tratase, y su mayor orgullo es haber hecho de todos ellos auténticos marinos, inculcándoles los conocimientos que sólo navegando se pueden obtener.

Sus cuatro palos, «Blanca» «Almansa», «Asturias» y «Nauti-

lus», han divisado y arribado a un sinfín de puertos de todo el mundo y su bandera ha sido digna embajadora de España allende los mares, sembrando añoranzas en los compatriotas que, por diversas circunstancias de la vida, se han visto alejados de su país, para proporcionándoles la agradable sensación de pisar suelo español al recorrer su cubierta.

En todas sus travesías los guardiamarinas que realizan su viaje de instrucción han podido cursar una asignatura muy importante que no se aprende en los libros de la escuela. En palabras de uno de sus comandantes, «una faceta de gran importancia a bordo es [recibir] el espíritu de convivencia y tolerancia en armonía con la disciplina».

A lo largo de su vida, el *Elcano* ha sido gobernado por 48 comandantes; todos ellos han destacado la extraordinaria experiencia vivida a bordo y las enseñanzas obtenidas tras asumir la responsabilidad que conlleva este mando: no sólo por el hecho de ser capaz de enfrentarse al mar con un barco de navegación a vela, utilizando técnicas que difieren poco de las de hace 200 años, lo que ya

75.º aniversario de nuestro buque escuela. Actos celebrados en Cádiz para conmemorar el aniversario de la botadura de este «Embajador y Navegante» de excepción. Desde su primer Crucero de Instrucción ha visitado más de 53 países distintos y navegando más de un millón y medio de millas.





Entre los días 1 y 5 de marzo en el salón claustro del palacio provincial de la Diputación de Cádiz, se ofreció una exposición sobre los 75 años de vida del *Juan Sebastián de Elcano*.

supone un gran esfuerzo físico y mental, teniendo oportunidad de valorar la magnífica tarea del trabajo en equipo; sino que se tiene además la responsabilidad de formar a los futuros oficiales de la Armada, manteniendo el concepto primario de mando naval como conductor de

hombres en la mar. En el *Juan Sebastián de Elcano* se pasan también muchas horas de tensión, durante las que la dotación confía plenamente en su comandante, al tiempo que éste pone toda su fe en ellos. El barco conduce a sus hombres capeando tempestades, vientos

desatados de más de 90 nudos y olas de 12 metros... Es justamente en esos momentos cuando la confianza mutua se transforma en admiración y se es capaz de superar la sensación de miedo embriagándose con la seguridad que transmite la larga vida marinera de nuestro buque escuela.

La Armada española no escatima esfuerzos para mantenerlo en óptimo estado de conservación. El objetivo es que el alcance los cien años surcando los mares y mantenga al mismo tiempo su cometido insustituible como navío de instrucción de nuestros guardia marinas y como embajador emblemático de España en el mundo.



Presentación del libro *El «Juan Sebastián de Elcano», embajador y navegante*, con la presencia de la alcaldesa de Cádiz, Teófila Martínez; el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Francisco Torrente Sánchez, y el...?



El 5 de marzo pasado el buque escuela zarpó del puerto de Cádiz para realizar por diversos puertos españoles su «cruceo de cumpleaños».

Un «cruceo de cumpleaños»

Con motivo del 75.º aniversario de la botadura del buque, la Armada española ha querido brindar la oportunidad de embarcar a jóvenes universitarios y colegiales de la ciudad de Cádiz, para realizar la tradicional navegación entre el arsenal de La Carraca, en la localidad de San Fernando, y el puerto de Cádiz. En ella participaron un total de seis alumnos por centro escolar y 20 estudiantes pertenecientes a la Facultad de Ciencias del Mar de la Universidad de Cádiz. Asimismo embarcaron treinta de los mejores navegantes que habían participado en la regata, celebrada entre el 23 y 24 de febrero en la bahía gaditana, organizada por el Centro Náutico Elcano del Ayuntamiento de Cádiz, en conmemoración de este 75.º aniversario de nuestro buque escuela.

Al mando del capitán de navío Manuel Rebollo García,

el buque realizará un cruceo de excepción en el presente año, ya que, con la entrada en vigor del nuevo plan de estudios para los alumnos de la Escuela Naval, el cruceo de instrucción se vuelve a situar en el cuarto año de carrera, tal y como estaba hace algunos años. Así pues, la Armada ha considerado que precisamente este año en que se cumplen sus 75 años de vida sería una buena ocasión para que el *Juan Sebastián de Elcano*, un símbolo de España en todo el mundo, pueda ser mejor conocido en nuestro propio país; ya que no será hasta el año que viene cuando vuelva a navegar como buque de instrucción con los guardias marinas de 2.º año a bordo.

Por estas circunstancias ha sido programado para este año un cruceo por puertos españoles de características excepcionales,

que abarcará gran parte de la costa mediterránea y atlántica, teniendo en cuenta que en el año 2001 el buque visitó ya varios puertos del Cantábrico.

Las escalas previstas para este singular «cruceo de Aniversario» son las siguientes:

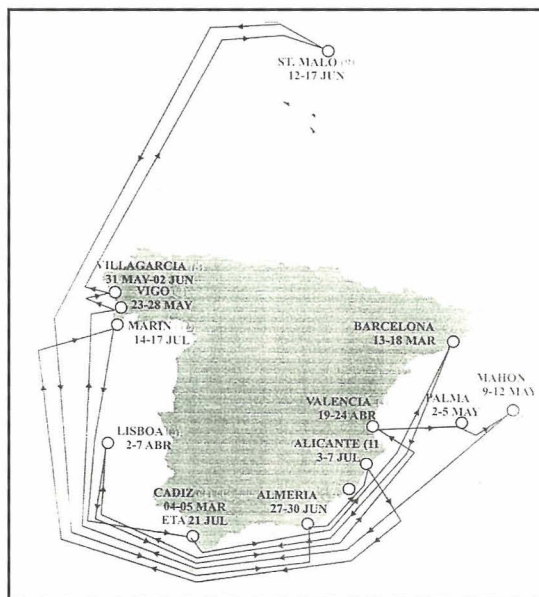
- Exposición «*Juan Sebastián de Elcano*» 75 años en la mar: celebrada entre los días 1 y 5 de marzo, en el palacio provincial de la Diputación de Cádiz. Fue inaugurada por el almirante Jefe de la Zona Marítima del Estrecho.
- Regata «*Juan Sebastián de Elcano*»: celebrada entre los días 1 y 3 del pasado mes de marzo, en aguas de la bahía de Cádiz, en diferentes categorías y especialidades de la velas. Estuvo organizada por la Comisión Naval de Regatas, con la colaboración del Real Club Náutico de

Puerto	Llegada	Salida	Días de puerto	Distancia	Velocidad	Días de mar	Día de entrada	Día de salida
Cádiz		05/03/02						Martes
Barcelona	13/03/02	18/03/02	5-3L-2F	586 Nm	2,7	9	Miércoles	Lunes
Lisboa	02/04/02	07/04/02	5-4L-1F	821 Nm	2,1	16	Martes	Domingo
Valencia	19/04/02	24/04/02	5-3L-2F	692 Nm	2,2	13	Viernes	Miércoles
Cartagena	27/04/02	28/04/02	1-0L-1F	156 Nm	2,0	3	Sábado	Domingo
Mallorca	02/05/02	05/05/02	3-2L-1F	214 Nm	1,2	7	Jueves	Domingo
Mahón	09/05/02	12/05/02	3-2L-1F	101 Nm	5,2	1	Jueves	Domingo
Vigo	23/05/02	28/05/02	5-3L-2F	1.039 Nm	5,2	8	Jueves	Martes
Villagarcía	31/05/02	02/06/02	2-1L-1F	31 Nm	4,8	0	Viernes	Domingo
St. Malo	12/06/02	17/06/02	5-3L-2F	540 Nm	5,6	4	Miércoles	Lunes
Almería	27/06/02	30/06/02	3-2L-1F	1.211 Nm	5,0	10	Jueves	Domingo
Alicante	03/07/02	07/07/02	4-3L-1F	155 Nm	5,1	1	Miércoles	Domingo
Marín	14/07/02	17/07/02	3-2L-1F	832 Nm	4,5	8	Domingo	Miércoles
Cádiz	20/07/02			481 Nm	6,2	3	Sábado	Sábado

Cádiz, del Ayuntamiento de la ciudad y de la Consejería de Turismo y Deporte de la Junta de Andalucía.

- Homenaje a la Armada de la Diputación Provincial de Cádiz en el Salón Regio del Palacio Provincial. El acto se celebró antes de la salida a la mar del buque escuela, con la presencia del presidente de la Diputación, Rafael Román Guerrero, y del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Francisco Torrente Sánchez. Durante el homenaje tuvo lugar la presentación de la moneda conmemorativa de los 75 años de la botadura del *Elcano*.
- Una jornada de puertas abiertas en la que el público en general y los colegios de la zona tuvieron ocasión de visitar el *Juan Sebastián de Elcano* mientras permanecía atracado en el muelle comercial de Cádiz, durante los días 2, 3 y 4 del pasado mes de marzo en horarios de mañana y tarde.

— Presentación del libro *El «Juan Sebastián de Elcano embajador y navegante»*, que tuvo lugar el día 4 de marzo en el Salón de Plenos del Ayuntamiento de Cádiz, con la presencia de la alcaldesa de la ciudad, Teófila Martínez, y del almirante jefe del Estado



Mayor de la Armada. Seguidamente el general auditor José Cervera Pery pronunció la conferencia «*Elcano, 75 años en la mar*». El general es miembro de la Real Academia de la Historia, de la

Academia de Buenas Letras de Córdoba y de la Academia de San Romualdo de San Fernando (Cádiz).

- Despedida del buque escuela, el 5 de marzo, día en que comenzó el cruceo 2002 del *Juan Sebastián de Elcano*, que pasará la imagen de la Armada española por los distintos puertos de nuestro litoral, de Portugal y de Francia. El almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, tras despedirse de la dotación a bordo del buque, embarcó en un patrullero para acompañar la salida del bergantín-goleta de la bahía gaditana.



La Flota es el núcleo fundamental de la Fuerza naval española; está constituida por el conjunto de buques de superficie, submarinos, aviones y helicópteros, cazaminas y dragaminas, más las fuerzas de Infantería de Marina del Tercio de Armada. ¡Es lo más operativo de nuestra Armada!

Recientemente la Flota ha experimentado una importante reorganización. Este es el objeto del presente reportaje: explicar de forma muy general la nueva organización de la Flota.



LA NUEVA ORGANIZACIÓN DE LA FLOTA

HASTA hace pocos años la Armada y otras marinas de guerra de cierta entidad estaban orientadas y preparadas para el combate naval entre grandes flotas en alta mar y, en el caso concreto de la OTAN, para afrontar una poderosa amenaza submarina manteniendo el vínculo oceánico entre EE. UU. y Europa. Desde el final de la guerra fría, este enfoque ha cambiado. Ahora las fuerzas navales deben orientar sus esfuerzos hacia la costa e incluso tierra adentro; la actuación de la fuerza naval se desplaza desde los grandes océanos a las aguas litorales, para colaborar en la resolución de los conflictos en tierra. La guerra del Golfo, las operaciones del Adriático y las de Afganistán son buenos ejemplos de esta actuación.

Esta nueva orientación de la Armada, junto con el firme compromiso de España para participar, e influir, en los siste-



José Antonio Balbás Otal, almirante de la Flota.

mas aliados de defensa colectiva y seguridad compartida son los dos principales hechos que han influido en la nueva organización de la Flota. Creemos que nadie más capacitado para exponerla que el propio Almirante de la Flota, José A. Balbás Otal, a quien nos dirigimos para que nos clarifique cuáles son los principales cambios que se han llevado a cabo en la Flota:

ALFLOT.—«Durante el año 2001 la Flota ha sido objeto de importantes cambios de carácter operativo y orgánico que han dado lugar a un reajuste general de su organización. Entre ellos conviene destacar:

- la constitución del Cuartel General marítimo Español de Alta Disponibilidad, «High Readiness Force

Maritime Spanish Head Quarters» (HRF [M] SP HQ);

- la unificación de los grupos Alfa y Delta en un único Grupo de Unidades de Proyección de la Flota (GRUFLOT);
- la incorporación de la Fuerza de Medidas Contraminas a la Flota;
- por otra parte, el ALFLOT ha dejado de tener jurisdicción sobre la base naval de Rota, que pasa a depender del Apoyo a la Fuerza para concentrarse en sus responsabilidades operativas.

Además de estos cambios, se han producido otros derivados del nuevo escenario estratégico, donde destacan las operaciones en el litoral lejos de nuestras costas y en la proyección del poder naval sobre tierra. Entre estos cambios cabría subrayar especialmente la potenciación de la capacidad anfibia, la incorporación de las nuevas fragatas (con su gran capacidad en Guerra Antiaérea [AAW] y la posibilidad de ser equipadas con misiles de ataque a tierra), la transformación de los helicópteros antisubmarinos de la 5.^a Escuadrilla en helicópteros de transporte táctico de tropas de Infantería de Marina, la potenciación de la capacidad *Night Attack* (ataque nocturno) de los aviones de la 9.^a Escuadrilla y las inodificaciones en el adiestramiento que todo esto conlleva.»

El Cuartel General Marítimo Español (HRF)

ALFLOT.—«De entre todos los cambios mencionados conviene resaltar, por su trascendencia, la creación del Cuartel General Marítimo Español de Alta Disponibilidad, que a partir de ahora llamaremos HRF.

El HRF será el elemento fundamental de mando en cual-

quier organización operativa en la que participe la Armada, ya sea en el ámbito nacional como internacional, y que tenga entidad de *Task Force* (lo que quiere decir que está preparado y adiestrado para mandar una fuerza naval que agrupa todas las capacidades de la guerra naval actual, incluida la anfibia).

España se ha comprometido con la Alianza Atlántica a desarrollar y mantener este HRF, que deberá estar capacitado y alistado para intervenir en operaciones conjuntas con los Ejércitos de Tierra y Aire, en operaciones combinadas con fuerzas armadas de otros países; o bien para operaciones específicamente navales. Su alto grado de alistamiento significa estar preparado para conducir operaciones de larga duración en un plazo menor de 30 días.

En el ámbito europeo de la Alianza Atlántica únicamente hay tres HRF marítimos seleccionados para desarrollarse como Cuarteles Generales de Alta Disponibilidad, el español, uno británico y otro italiano, que se encuentran en estos momentos en diferentes fases de

su constitución. El británico acaba de pasar la IOC o *Interim Operational Capability*, que es la primera prueba a la que OTAN les somete para validarlos como tales. El HRF marítimo español pasará su IOC el próximo mes de octubre durante el ejercicio OTAN *Destined Glory 02*. Por su parte, el italiano tiene previsto pasar su IOC en el año 2003.

En esencia, el HRF se compone principalmente de dos elementos:

- un estado mayor naval multinacional, con participación de miembros de marinas extranjeras;
- un buque con capacidad de mando y control, que normalmente será el LPD *Castilla*, ya que reúne las características para ello.

En caso de activación del HRF para cualquier operación, se prevé asignarle un número importante de buques y unidades de la Flota.

El comandante del HRF será un vicealmirante, que es a la vez 2.º ALFLOT y cuya deno-



LPD *Castilla*. Buque de mando y control del HRF español.



Fernando Armada Vadillo, comandante HRF español.

minación operativa será COMARFOR.

Actualmente el COMARFOR es el vicealmirante Fernando Armada Vadillo, quien se encargará de contestar nuestras preguntas acerca del Cuartel General Marítimo Español de Alta Disponibilidad».

P.—Almirante, sabemos que está trabajando para que el HRF español alcance su plena capacidad operativa. ¿Cómo se están desarrollando estos trabajos?

«En estos momentos nos encontramos inmersos en una actividad febril de cara a alcanzar nuestra plena capacidad operativa, que se conseguirá formalmente una vez que el equipo de evaluación OTAN informe positivamente a los Mandos Estratégicos y al Comité Militar de la Alianza acerca de nuestra capacidad para desplegar como tal Cuartel General de Alta Disponibilidad. Esto supone el cumplir un exigente programa de requerimientos militares basados fundamentalmente en capacidades de personal, mando y control, y adiestramiento. Esto

debe de producirse antes del verano de 2003.

Esa actividad de la que habla se centra en la actualidad en la instalación de los medios de mando y control en el buque de mando, el “Castilla”, y en nuestras instalaciones en tierra en el 2.º piso del Cuartel General de la Flota, así como en desarrollar los procedimientos de trábalo de nuestro estado mayor y, paralelamente, en el planeamiento de los ejercicios *Destined Glory 02* y Neotapón, ejercicio nacional este último que se hará en septiembre y que servirá como adiestramiento previo, pues en él será la primera vez que nuestro Cuartel General actúe como tal HRF (M) SP HQ».

P.—¿Cuáles son los principales obstáculos que se encuentra para conseguir este objetivo?

COMARFOR.—«Yo no hablaría de obstáculos sino de más bien de dificultades propias de la creación de todo elemento nuevo que hay que poner en marcha.

Uno de los principales inconvenientes con que nos encontramos es conseguir completar nues-

tra plantilla, que en su fase de despliegue conforman 107 personas y de la que permanentemente sólo disponemos de 36, entre oficiales, suboficiales y marinería. Esto supone un gran esfuerzo, fundamentalmente en ámbito de la Flota, para identificar los *augmentees* (refuerzo de personal) que deben incorporarse a nuestro E.M. antes de un despliegue. Todos sabemos de la escasez de los recursos de personal y podemos imaginar lo que esta necesidad añadida puede implicar a las unidades de la Flota.

Además, no debemos olvidar la dificultad de] idioma, pues como usted sabe el idioma de trabajo oficial en este Estado mayor es el inglés; en este sentido, es difícil conseguir que todo el personal tenga el mínimo nivel necesario, sobre todo en los empleos más bajos. Pero estamos trabajando en ese aspecto, impartiendo cursos de inglés para el personal destinado que habrá que intensificar en el futuro, con lo que espero que al final se solucione satisfactoriamente este problema».

P.—La Armada española ha asignado personal al HRF británico y se prevé que esta



La Armada española ha asignado personal al HRF británico y, recíprocamente, el HRF español cuanta ya con un oficial portugués y otro italiano.

participación vaya en aumento. Nos gustaría saber de qué categorías son los profesionales asignados, así como la participación de otros países en nuestro HRF.

COMARFOR.—«Como usted sabe este Cuartel General de Alta Disponibilidad está abierto a la participación de miembros de todos los países aliados. En estos momentos tenemos desde hace meses destinados en nuestro HRF a un oficial portugués y otro italiano. A finales de este mes de junio se incorpora un oficial griego, y en julio otro británico. Además hay otras naciones aliadas que se han comprometido a enviar oficiales.

Es el caso de Estados Unidos, Alemania y Turquía. Me consta también que el Estado Mayor de la Armada continúa manteniendo contactos con otras marinas para aumentar el coeficiente de multinacionalidad que se debería alcanzar para cumplir con el requisito OTAN del 25% sobre el total de la plantilla.

En cuanto al componente "conjunto", ya tenemos destinados con nosotros a un oficial del Ejército de Tierra y otro del Ejército del Aire, y está previsto se incorporen como *augmentees* para los despliegues mas personal de ambos ejércitos.»

P.—¿Qué tipo de misiones realizará principalmente el HRF español?

COMARFOR.—«De acuerdo a lo establecido dentro del proceso de revisión de la estructura de fuerzas de la OTAN, los HRF nacen para ser empleados en toda la gama de misiones, bien sea en la zona interna de la Alianza o en la zona adyacente o exterior, actuando como MCC (Mando Componente Marítimo) bajo un conjunto aliado (un JFC o un CJTF). Pero por su carácter de Fuerzas de Alta Disponibili-

dad, la vocación de los HRF será la de desplegar en un plazo de tiempo muy corto y actuar en territorios alejados y durante campañas prolongadas.

En el ámbito nacional, el empleo del HRF será como mando en la mar de nivel TF (*Task Force*). Podríamos decir que será el mando operativo naval de mayor nivel con el que cuenta la Armada actualmente.»

P.—En lo que concierne al personal de tropa y marinería, ¿cómo prevé que puedan afectarles estas misiones específicas del HRF? ¿Cree que pudiera tener alguna implicación en la futura formación de estos profesionales?

COMARFOR.—«Sin duda la misión y cometidos del HRF (M) SP HQ afectará no solo a la marinería sino a todos los componentes de su Estado Mayor, desde el punto de vista de que sólo los más preparados y mejor cualificados podrán ser destinados al HRF. Además del conocimiento del idioma inglés se les exigirán otras cualificaciones específicas de acuerdo al destino que vayan a ocupar dentro del Estado Mayor que serán muy concretas.

Por otro lado, el hecho de ser el HRF un medio nacional a disposición de la OTAN conllevará sin duda un mayor contacto diario y habitual con personal de otros países aliados, tanto por el programa de adiestramiento con otras marinas como por visitas y reuniones de trabajo en el extranjero que se incrementará de forma notable.

Todo lo expuesto se traducirá en que la formación de la tropa y marinería deberá ser cada vez más exigente y adecuada al nivel exigido en el ámbito OTAN.

En definitiva, creo que es un reto apasionante para cualquier profesional de la Armada el formar parte del Estado Mayor del Cuartel General de Alta

Disponibilidad español, y desde estas letras invito a todos a participar en este proyecto, que sin duda nos permitirá tener un papel cada vez más destacado en la escena internacional.»

El grupo de Unidades de Proyección

P.—Retomamos el hilo de nuestra conversación con el ALFLOT, quien nos explicará ahora el siguiente gran cambio producido en la organización de la Flota.

ALFLOT.—«Como dije anteriormente, se crea también el Grupo de Unidades de Proyección (GRUFLOT). Este es un cambio eminentemente orgánico. La creación del GRUFLOT ha implicado la desaparición del Grupo Alfa y del Grupo Delta, que aglutinaban la capacidad aeronaval y anfibia de la Fuerza, respectivamente. El GRUFLOT es una agrupación orgánica constituida por las siguientes unidades navales:

- portaviones *Príncipe de Asturias*;
- todos los buques anfibios (LPD *Galicia* y *Castilla*, más las LST *Hernán Cortés* y *Pizarro*);
- las embarcaciones y pontones del Grupo Naval de Playa.

Naturalmente desde estos buques operaran las unidades aéreas embarcadas de la Flotilla de Aeronaves y la Brigada de Infantería de Marina del TEAR, que constituyen la parte esencial de la capacidad de proyección de la Armada.

El mando de este Grupo es ejercido por un contralmirante, siendo COMGRUFLOT su denominación telegráfica. En el ámbito orgánico su misión principal es la preparación y adiestramiento de las unidades a su



LPD Galicia. La creación del Grupo de Unidades de Proyección (GRUFLOT) ha supuesto la fusión del Grupo Alfa y del Grupo Delta, que aglutinaban respectivamente las capacidades aeronaval y anfibia de la Flota.

cargo, mientras que en el ámbito operativo al COMGRUFLOT se le asignará el mando operativo



Jesús María Bringas Andújar, comandante del Grupo de la Flota.

de las fuerzas navales españolas en operaciones y ejercicios tanto nacionales como internacionales de entidad Task Group. Es, por tanto, un mando operativo de nivel inferior al del COMARFOR.

Actualmente el COMGRUFLOT es el contralmirante Jesús M.^a Bringas Andújar, quien sin duda estará bien dispuesto a contestar cualquier duda que se le plantee acerca del Grupo de Unidades de Proyección.»

P.—Almirante, ¿cómo puede conjuntarse la preparación logística de un grupo de buques tan poco homogéneo como es el GRUFLOT?

COMGRUFLOT.— «Aunque a primera vista el Grupo de Unidades de Proyección puede

parecer poco homogéneo, todos los buques que lo componen tienen una característica común que los identifica y los define: la capacidad de proyectar el poder naval en escenarios alejados, de una forma coordinada y eficaz, por lo que sus misiones individuales deben complementarse para alcanzar el objetivo común».

P.—Dada la diversidad de las unidades que lo componen, ¿este mando exige condiciones o conocimientos especiales para desarrollarlo?

COMGRUFLOT.— «Las formas con las que las diferentes unidades que componen el Grupo acometen las diversas tareas para alcanzar el objetivo común, son muy distintas entre

sí y exigen una alta especialización de sus dotaciones; pero, para mandar el GRUFLOT, el almirante dispone de un Estado Mayor compuesto por un equipo de personas especializadas en cada una de esas tareas, cuya función es coordinar los esfuerzos de todas las unidades, facilitando así la labor del Mando».

P.—¿Almirante, cree que la preparación de nuestros profesionales de tropa y marinería de hoy está en sintonía con las exigencias actuales?

COMGRUFLOT.—«Al ser todo el personal profesional, la permanencia en sus destinos se ha incrementado notablemente, con lo cual alcanzar un elevado nivel de adiestramiento en las unidades es más sencillo; la preparación de nuestro personal no tiene nada que envidiar a la de otras marinas aliadas».

P.—¿La creación del GRUFLOT puede tener algún efecto específico sobre la operatividad del resto de nuestra Fuerza naval?

COMGRUFLOT.—«Por supuesto, las unidades del Grupo de Proyección son el núcleo sobre el que se constituye cualquier agrupación naval, por lo que el hecho de estar todas en un solo grupo facilita la coordinación del adiestramiento y alistamiento del resto de las unidades de la Flota, incrementando su operatividad para poder participar con eficacia en misiones conjuntas y combinadas de seguridad compartida y defensa colectiva».

Por nuestra parte, no quisiéramos dejar escapar la oportunidad que se nos brinda para finalizar este reportaje sobre la Flota con unas últimas preguntas al almirante José A. Balbás Otal..



El almirante José Antonio Balbás Otal pronunció unas palabras en la ceremonia de su toma de posesión del mando de la Flota, que tuvo lugar el pasado 25 de septiembre de 2001 en presencia del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Francisco Torrente Sánchez.

P.—Almirante, de toda la fuerza a su mando sin duda alguna existirá una «cenicienta», que considere debe recibir una especial atención por parte de la Armada, ¿no es así?

ALFLOT.—«Más que poner el acento en un asunto concreto, prefiero hacer mención a ciertos aspectos sobre los cuales, efectivamente, debemos poner especial atención por la incidencia

que tiene en la operatividad de las unidades de la Flota en general. Estos aspectos son los siguientes:

- la cobertura de la plantilla de los buques, que actualmente no llega al 80%;
- el nivel de instrucción del personal antes de su embarque, especialmente los destinados en sistemas de combate y guerra electrónica;



—la necesidad de reemplazar aquellas unidades en su último tercio de vida como las fragatas *Baleares*, submarinos *Delfín* y los helicópteros de la 5.^a Escuadrilla».

P.—En cuanto al contingente humano que aglutina la diversidad de la Flota, ¿cree que pueda hablarse de una problemática común a todos ellos o, por el contrario, piensa que existen problemáticas diversas según las unidades o las Zonas Marítimas en que se encuentren?

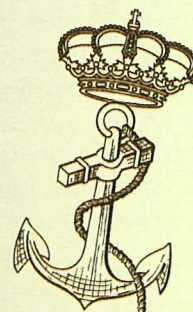
ALFLOT.—«Dentro del ámbito de la Flota, las particularidades que podamos encontrar tiene relación tanto con las unidades en si como con las zonas marítimas donde se encuentran estas unidades. En cuanto a las unidades, hay diferencias y problemáticas diferentes según el personal esté destinado en el *Príncipe de Asturias*, en la Flotilla de Aeronaves, o en los submarinos, buques logísticos o anfibios, todo ello en relación con las navegaciones que se realicen al año, el lugar donde se llevan a cabo y la habitabilidad del buque.

Con respecto a las zonas marítimas, las diferencias fundamentales las encontramos en las unidades que están basadas en la Base Naval de Rota, pues el hecho de estar la base alejada del centro urbano condiciona en cierta manera los horarios de trabajo y las salidas en los tiempos libres».

P.—Los compromisos adquiridos tras nuestra integración en la Alianza Atlántica comportan una disponibilidad muy importante de nuestra Fuerza naval, tanto en lo relativo a medios materiales como humanos; lo cual, unido al hecho de la reducción considerable del personal de tropa y marinería, consecuencia del proceso de profesionalización, pudiera incidir en la operatividad de nuestras unidades por falta de este personal. Nos gustaría que concluyera su intervención con un llamamiento a todos nuestros jóvenes, tanto a los de dentro como a los que se sientan interesados por la vida en la Armada, para animarles a incorporarse a unidades de la Flota, presentándoles los atractivos personales y beneficios profesionales que aporta la vida a bordo de los buques de la Armada.

ALFLOT.—«En primer lugar les diría que la Flota es consciente de los problemas que hoy tienen los marineros y soldados profesionales, y a ellos está dedicando todo su esfuerzo para resolverlos. Sabemos que al marinero y soldado le preocupa la temporalidad de sus contratos, la posibilidad de ser destinados a distinta demarcación territorial, sus haberes, etc., pero deben saber que ellos son nuestra primera preocupación.

Una vez dicho lo anterior, como almirante de la Flota resaltaría el atractivo que tiene la vida del marino tanto a bordo de los buques como en las unidades de Infantería de Marina, un atractivo que se complementa con la importancia de las misiones que se realizan, muchas de ellas dentro del ámbito de las operaciones de mantenimiento de la paz en países remotos, visitando puertos poco usuales y exóticos. Y si esto ya es motivo por sí solo para incorporarse a la Armada, hemos de añadir la importancia de compartir esa vida con los compañeros, donde valores como el compañerismo y la solidaridad se manifiestan continuamente».





**Visita de S.A.R.
el Príncipe de Asturias
al Archivo General de Marina
en El Viso del Marqués**

EN el pasado mes de mayo tuvo lugar la visita de S.A.R. el Príncipe de Asturias al Archivo General de Marina, situado en la localidad manchega de El Viso del Marqués (Ciudad Real).

Durante su visita, Don Felipe estuvo acompañado por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Francisco Torre de Silva y López de Letona, y el alcalde de El Viso del Marqués, don Francisco Chico de Campos, entre otras autoridades civiles y militares.

Asimismo se contó con la asistencia de importantes personalidades, como la marquesa de Santa Cruz, doña Casilda de Silva y Fernández de Inestrosa; el Presidente del Patronato del Museo Naval, S.A.R. el infante Don Carlos de Borbón duque de Calabria; el Excmo. Sr. don Alvaro Fernández-Villaverde y de Silva, duque de San Carlos, presidente del Consejo de Administración del Patrimonio Nacio-

nal y vocal del Patronato del Museo Naval; presidente de la Comunidad de Castilla-La Mancha, don José Bono Martínez; el delegado del Gobierno en la Comunidad, don Juan Ignacio Zoido Álvarez; el subsecretario de Defensa, don Víctor Torre de Silva y López de Letona, y el alcalde de El Viso del Marqués, don Francisco Chico de Campos, entre otras autoridades civiles y militares.

El Príncipe de Asturias mostró su admiración ante las numerosas obras de arte recogidas en este palacio, entre las que destacan las pinturas y frescos de diferentes salas. En su recorrido S.A.R. siguió con interés las explicaciones ofrecidas por el CN don Ricardo Dolarea Calvar, entonces jefe de Área de Administración de Órganos Periféricos, quien se ocupó de dirigir la

visita de tan altas autoridades, deteniéndose especialmente en determinados documentos históricos en los que se recogen vicisitudes, expediciones y curiosidades relacionadas con la actuación de la Armada española en el mundo.

Antecedentes históricos

El Archivo General de Marina fue creado por decreto de 26 de noviembre de 1948. Su fundación venía motivada, sobre todo, por la enorme presión que soportaba el Archivo Central del Ministerio de Marina y, en menor medida, los Archivos de los Departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena.

Gracias a las gestiones del director del Museo Naval en aquel momento, almirante Julio Guillén Tato, se consiguió la



Llegada de S.A.R. el Príncipe Felipe al Archivo General de Marina. En la imagen, S.A.R. saluda al personal encargado de la atención y mantenimiento del Archivo.

La instantánea recoge el momento de la breve exposición sobre los fondos y obras de arte atesorados en este singular palacio, perteneciente hoy a los descendientes de don Álvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz.



cesión a la Armada del Palacio de los Marqueses de Santa Cruz, en la localidad manchega de El Viso del Marqués, en régimen de alquiler y por la simbólica cantidad de una peseta al año.

El 3 de agosto de 1950 tuvo entrada en el Archivo el primer envío de documentación procedente del Archivo Central de Madrid.

Organización de los fondos

Los documentos fueron clasificados en el Archivo General de Marina (también llamado desde su creación Archivo Museo Don Alvaro de Bazán), como era lógico, de la misma manera en que lo estaban en el Archivo Central del Ministerio de Marina, es decir, según las directrices y el cuadro sinóptico del Reglamento para la organización y el servicio de Archivo del Ministerio, aprobado por Real Orden de 7 de

enero de 1885, cuyas pautas permiten la investigación de

todas las series y sus respectivas referencias.



Recorrido por el Archivo de S.A.R. y del resto de las autoridades asistentes.



S.A.R. el Príncipe de Asturias admira algunos documentos históricos de extraordinario interés que le son mostrados por el contralmirante Riaño Lozano, director del Museo Naval, ante la atenta mirada del presidente de Castilla La-Mancha, don José Bono.

En 1974 se llegó a un acuerdo con el Ministerio de Educación por el cual el Archivo Bazán remitiría, en calidad de depósito, al Archivo General de la Administración, sito en Alcalá de Henares, la documentación de carácter administrativo desde 1940 en adelante, dada la saturación del Archivo Central de Madrid de los depósitos documentales. Desde el 14 de marzo de 1975 hasta el mes de octubre de 1980 se efectuaron treinta y cinco envíos a Alcalá de Henares que abarcaban un total de 16.462 legajos.

Por otro lado, la documentación perteneciente a la Guerra Civil española (1936-1939) se encuentra ubicada temporalmente en el Servicio Histórico de la Armada, donde está pendiente de su remisión a este Archivo.

Fundamentalmente, los actuales fondos documentales del centro proceden del Archivo Central de la Armada y de los correspondientes a las Zonas Marítimas del Estrecho, Cantábrico y Mediterráneo. Exceptuando una serie de reales Órdenes de Cádiz, que comienzan en 1568, y algunos otros

legajos más antiguos procedentes de Ferrol o Cartagena, la inmensa mayoría de la documentación, especialmente la que corresponde a las secciones de Madrid, comienza siempre en 1784, aunque en casi todas las secciones aparezcan al principio algunas carpetillas de fechas anteriores, si bien muy fragmentarias y sin mayor continuidad. La fecha extrema de documentación más moderna es la de 1936, aunque ya el Archivo de Ferrol ha enviado documentación correspondiente a los años 1940 y 1950.



En el transcurso de su visita, S.A.R. el Príncipe pudo contemplar alguna maqueta de navíos antiguos, que han sido trasladadas al Palacio de El Viso del Marqués, en cuyas salas adquieren la ambientación más adecuada, ya que en muchas de ellas la decoración pictórica de sus paredes están basadas en batallas navales.

Antes de concluir su visita a las dependencias del Palacio del Marqués de Santa Cruz "Álvaro de Bazán", el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Francisco Torrente Sánchez, hace entrega a S.A.R. el príncipe Felipe de un recuerdo conmemorativo de ese día.



Durante los años 1987 y 1988 se confeccionaron, a modo de inventario, listados informatizados, correspondientes a las secciones de los fondos del Ministerio y de Cádiz, de gran utilidad para el investigador.

Clasificación de los fondos

1. Fondos de la Secretaría del Despacho de Marina y del Ministerio de Marina.
2. Fondo del Departamento Marítimo de Cádiz.
3. Fondo del Departamento Marítimo de Ferrol.

4. Fondo del Departamento Marítimo de Cartagena.
5. Colecciones facticias.

El palacio

El palacio renacentista en el que está ubicado el Archivo General de Marina fue construido por el ilustre marino don Álvaro de Bazán primer marqués de Santa Cruz, entre los años 1564 y 1586. Debido a sus largas estancias en Italia influenciado por los gustos de la época, don Álvaro se trajo un selecto grupo de artistas italianos, que

hicieron posible la consecución de tan admirable edificio.

Consta el palacio de dos plantas, y la mayoría de sus salas, así como las galerías alta y baja, incluida la maravillosa escalera, están pintadas al fresco.



S.A.R. el infante Don Carlos de Borbón, duque de Calabria y presidente del Patronato del Museo Naval y doña Casilda de Silva y Fernández de Inestrosa, marquesa de Santa Cruz, conversan con el contralmirante Riaño a la salida del Archivo al término de su visita.



REGATA DE SNIPES

XXXV TROFEO "LAS ANCLAS"

LOS días 4 y 5 de mayo, organizada por la Comisión Naval de Regatas de la Escuela Naval Militar, se celebró la tradicional Regata de Snipes Trofeo "Las Anclas". Esta prueba es la primera regata clasificatoria del calendario de la Federación gallega de vela, y una de las más antiguas de la especialidad de las que se disputan en la ría de Marín.

La embarcación tipo snipe fue reconocida como clase internacional en 1958, siendo las Rías Bajas la cuna de esta clase en España. Tiene una superficie vélica de 128 pies cuadrados, constituida por un foque y una mayor, y un peso de 381 libras. Su tripulación está compuesta por un patrón y un proel.

Esta edición ha contado con la participación de veintinueve embarcaciones de diferentes clubes de Galicia, destacando por el mayor número de participantes la Comisión Naval de Regatas de la Escuela Naval Militar, RCN de Vigo, Liceo de Villagarcía, RCN Coruña, RCR Galicia y CNR Ferrol. La regata se desarrolló a lo largo de 4 pruebas que se disputaron en dos mangas diarias. El día 5 de abril, al finalizar la última prueba, se celebró la entrega de premios en la Escuela Naval Militar.

La clasificación final fue la siguiente: 1.º Juan Pérez de la Fuente (patrón)-José L. Pereyra (proel), del C. Liceo de Villagarcía; 2.º Diego López (patrón)-Juan Vázquez (proel), del CNR Ferrol; 3.º Castor Alonso (patrón)-Óscar Ribó (proel), del RCN de Vigo.



BODAS DE ORO (1951-2001) DEL INGRESO EN LA E.N.M.

PROMOCIONES 355.ª DEL CUERPO GENERAL 18.ª DE INFANTERÍA DE MARINA 31.ª DE INTENDENCIA

EL pasado mes de mayo se celebraron los actos conmemorativos del cincuentenario del ingreso en la ENM de las promociones 355.ª (antes 41.ª) del Cuerpo General; 18.ª de Infantería de Marina y 31.ª de Intendencia.

Los actos comenzaron el miércoles 9 de mayo, en Madrid, rindiendo visita los componentes de la brigada al almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, el cual, además de felicitarles cariñosamente por tan importante celebración, les hizo entrega de un obsequio personal a cada uno de ellos.

A continuación se celebró la Santa Misa en la parroquia castrense de la Armada, por los fallecidos de la brigada, a la que asistieron algunas de sus viudas, que estuvieron acompañadas por los compañeros y sus mujeres.

Posteriormente, se trasladaron a la cámara de oficiales para





celebrar el reencuentro de todos con un almuerzo y concretar los planes para el viaje.

El jueves 10 se efectuó el viaje en un autobús de la Jurisdicción Central, desde Madrid a Marín, con paradas para tomar un café y comer. Al llegar a la Escuela Naval, fueron recibidos por el comandante director, capitán de navío Bolívar, y su mujer, Gloria, los cuales ofrecieron más tarde una cena en su residencia.

El día 11, a las 10 de una mañana de sol y calma, comenzaron los actos con la Santa Misa en la capilla de dirección. A ella asistieron los miembros de las promociones que celebraban el aniversario con sus mujeres, y las viudas de los fallecidos, todos ellos acompañados por el comandante director y jefes de servicio de la Escuela. Después de la Misa, el padre Roberto, jefe de los Servicios Religiosos, rezó un responso por los fallecidos y luego se depositó una corona de laurel en el crucero que se alza frente a la

capilla, portada por Cayetana Núñez, viuda del vicealmirante Pérez Antelo, y por el vicealmirante González-Cela.

Al bajar a la explanada, los asistentes posaron para la tradicional foto al pie de la escalera monumental.

A continuación, se trasladaron al Casino de Alumnos, donde, tras degustar un café, contemplaron un interesante vídeo sobre la vida y actividades de la Escuela que fue muy aplaudido.

A la una tuvo lugar el acto de lectura de Leyes Penales en el patio de Don Álvaro de Bazán. La brigada del 51 formó, con evidente orgullo, como una más entre las brigadas de alumnos en el entrañable patio de aulas, tan lleno de recuerdos. A su llegada el comandante director se dirigió a saludar uno por uno a los «veteranos». Un caballero guardiamarina, previo permiso del comandante, dio lectura a los artículos correspondientes, uno de ellos alusivo a la importancia

que debe darse al mantenimiento de las tradiciones en la Armada.

Seguidamente, en nombre de las promociones celebrantes del cincuentenario, el vicealmirante González-Cela pronunció unas palabras en las que agradeció al capitán de navío Bolívar las facilidades dadas para celebrar tan memorable aniversario. Evocó su paso por la Escuela y dedicó un recuerdo a los compañeros que no habían podido asistir y a los fallecidos, así como a su comandante de brigada, capitán de navío Torre y a los brigadieres del primer curso, almirantes MacKinlay y Riola, también fallecidos. Animó a los alumnos a esforzarse en cultivar las virtudes humanas y militares, en especial la lealtad, la amistad y el compañerismo.

Por último, y después de cantar el himno de la Escuela, el Batallón de Alumnos desfiló por la explanada, ante el comandante director y los «veteranos», con la marcial perfección de siempre. El director invitó a los

oficiales generales de la Brigada a acompañarle en la presidencia del desfile.

Como conclusión de los actos, los asistentes se reunieron para almorzar con los mandos de la Escuela en la residencia Javier Quiroga. Para ello subieron andando por la explanada y la cuesta, donde saludaron con devoción a la imagen de la Virgen del Carmen recordando las veces que habían rezado y cantado la Salve ante Ella, especialmente durante los exámenes finales.

Al pasar por el palo de señales, se dejaron fotografiar en el mismo lugar en que lo habían hecho el día de la Jura de Bandera, el 16 de julio de 1951.

El sábado 12 amaneció de regular cariz, con cielo cubierto y horizontes achubascados. A pesar de ello, los miembros de la brigada realizaron una excursión en autobús por los pueblos de la costa norte de la ría de Marín. Atravesando, la Lanzada, llegaron a La Toja y El Grove, donde embarcaron en el catamarán *Ruta Jacobea*, a bordo del que hicieron un pequeño crucero por el «Mar de Arosa», al tiempo que degustaban una generosa ración de mejillones. Después de comer en El Grove, regresaron a la Escuela.

El domingo 13 volvieron a Madrid, en el mismo autobús, con parada en Puebla de Sanabria para celebrar el último almuerzo; así se puso fin a unos días de confraternización y de emotivas añoranzas de los tiempos pasados y de los compañeros ausentes.



Señor comandante-director; señoras; señores oficiales; damas y caballeros alumnos;

Queridos Compañeros:

Tomo la voz en nombre de los que representamos actualmente a las Promociones 416.^a 355.^a del Cuerpo General, 18.^a de Infantería de Marina, y 31.^a de Intendencia. En primer lugar para agradecer al capitán de navío Bolívar, comandante director, y a toda la Escuela la oportunidad que nos han brindado de celebrar aquí la conmemoración del CINCUENTA aniversario de nuestro ingreso.

Para nosotros el hecho de «volver a formar» en este patio de Don Álvaro de Bazán es, a la vez, motivo de añoranza y de orgullo.

Cuando ingresamos el 15 de enero de 1951, apenas hacía 8 años que la Escuela se había trasladado a esta Ría, por tanto, no se celebraban estos aniversarios; 25 años antes se ingresaba en San Fernando y 50 antes que nosotros, hace ahora 100 años, en la fragata *Asturias* en Ferrol.

Nuestra brigada fue muy reducida, aunque éramos bastantes más de los que aquí estamos. Quince de nuestros queridos compañeros, los mejores, acaso los elegidos, fueron quedándose en los múltiples recovecos de la vida por Voluntad de Dios, Nuestro Señor.

Ya han llegado al mejor puerto de la mano del mejor práctico: la Virgen del Carmen, nuestra santa patrona.

A todos ellos nuestra oración y nuestro recuerdo especial en este día, aunque siempre los tengamos presentes. Recuerdo que hacemos extensivo a sus viudas. Las que están aquí con nosotros y las que no han podido venir.

Obligado es recordar, igualmente, al capitán de navío Torres, que fue nuestro comandante de brigada, y a nuestros brigadieres de primer año, almirantes Riola y MacKinlay. Con los tres, ya fallecidos, dimos los primeros pasos de nuestra andadura naval.

Por último, les enviamos un saludo y un abrazo muy fuerte a los compañeros de promoción a los que, pese a su voluntad de participar, la enfermedad u otras causas mayores han impedido estar presentes hoy aquí.

En nuestro primer embarque de aspirantes, se refirieron a nosotros como unas «páginas en blanco». El símil no nos pareció muy acertado. Pero, efectivamente, con el paso del tiempo hemos rellenado y completado las páginas de nuestros cuadernos de bitácora: destinos a bordo y en tierra, días de mar, horas de vuelo o de inmersión, trabajos, mandos, ascensos, satisfacciones, desengaños, injusticias y largas separaciones familiares. Vicisitudes en las que también han participado nuestras esposas, a las que, una vez más, manifestamos desde aquí nuestro reconocimiento y nuestro agradecimiento, por sus sacrificios y su entereza para aceptar, y soportar, ausencias, traslados y necesidades.

Han ido pasando los años. Tantos que entre los profesores de esta Escuela Naval han vuelto a sonar nuestros apellidos y, entre los alumnos, ya se encuentran nuestros nietos.

Al contemplar esta «linda muchachada» (como nos llamó el presidente argentino, general Perón, cuando nos pasó revista en Buenos Aires), sentimos sana envidia, de vuestra juventud y de que tenéis por delante muchos años para rellenar ese cuaderno de bitácora de vuestras vidas, hoy cargadas de ilusiones.

No pretendemos daros ninguna lección, que tampoco necesitáis, pero sí aconsejaros que mantengáis siempre la ilusión y os esforzáis por conseguir y practicar las virtudes humanas y militares. Fomentando como principales la lealtad, la amistad y el compañerismo. Pase lo que pase.

Agradecemos a nuestra santa patrona, la Virgen del Carmen, que nos haya permitido llegar a esta celebración. Recordamos aquellas Salves de comienzo de exámenes, que tanto ánimo nos daban. A Ella, a la Reina de los Mares, le pedimos que continúe ayudando a la Armada y a España.

ALPER INFORMA



LA SECCIÓN DE MOTIVACIÓN DE LA FLOTA

Ubicada en el edificio de la antigua residencia de dotaciones de la Flota, junto al CEVACO, en la Base Naval de Rota, constituye un conjunto de especial relevancia que centraliza el ámbito de los apoyos y comunicación con el personal de tropa y marinería profesional destinados en los buques y dependencias sujetosen la Base Naval de Rota.

Las misiones encomendadas a esta sección se vertebran en dos campos de actuación diferenciados: la retención y el reclutamiento, siendo el primero de estos de vital importancia para garantizar la renovación necesaria de los efectos que permita mantener la



cobertura de plantillas en conjunción con las incorporaciones que se producen cada año.

La sección contiene dos negociados: el de Retención y el de Reclutamiento, integrándose en el primero de ellos, la OFISM (Oficina de Información del Soldado y Marinero) y el Sistema INFOTROPA, contiguo a la OFISM. Estas dos nuevas instalaciones, recientemente incorporadas a la Sección de Motivación de la Flota, constituyen la Red de Información al Personal de Marinería y Tropa Profesional, estableciendo los oportunos canales

de comunicación que permitan dar respuesta inmediata a las necesidades de apoyo y promoción de nuestro personal MPTM.

El pasado mes de marzo fueron inauguradas estas instalaciones por el almirante de la Flota, don José Antonio Balbás Ota, acompañado del jefe del Estado Mayor de la Flota y vicealmirante jefe del Cuartel Marítimo Español de Alta Disponibilidad, así como de distintos Mandos de la Flota.

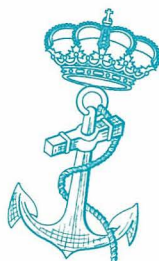
La sección está formada por un oficial jefe de Sección, un oficial jefe del Negociado de Retención, un suboficial de Reclutamiento y uno de Retención, así como por dos cabos primeros, dos cabos y dos soldados/marineros.



TN, Ignacio Pérez Fernández; TTE IM, José M.^a Ortiz Sánchez; SG 1.º ADS, Francisco de Alba Carreras; SG MNS, Víctor Granda López; CB 1.º ADS, Ana B. Costa Soto; CB 1.º IMT, Antonio Alpresa Moreno; CBO ADS, Fernando Delgado González; CBO IMT, Germán Pardo Jiménez; SDO IMT, Sonia Gálvez López.

Desde la entrada en funcionamiento de las nuevas instalaciones, se ha observado un número creciente de miembros del personal de tropa y marinería profesional que acuden para solicitar diversa información y apoyo que fundamentalmente se correlacionan con los cursos de promoción profesional específica y de reincorporación laboral, sin olvidar otras cuestiones que se vinculan con otro tipo de información tal como retribuciones, vestuario, apoyos sociales, cuestiones de índole familiar, nuevos alojamientos, instalaciones deportivas, convalidación de estudios, horarios, apoyos administrativos, lugares de descanso y ocio, entre otras.

Finalmente, es de reseñar que una instalación de este tipo era absolutamente imprescindible en el ámbito de la Flota, fundamentalmente por el elevado número de personal de tropa y marinería profesional que la componen.



La Escuela de Suboficiales ante los nuevos retos

Entrevista con su Comandante-Director, CN Juan Negreira Medina



UNA mañana cualquiera, testigo de la llegada de la primavera del año 2002, llegamos a la isla de San Fernando; en el alba, el azul del cielo todavía se mezcla y confunde con el mar. El sol, antes de nacer a levante pide permiso para cambiar los tonos grisáceos de la mañana. Nace un nuevo día y llegamos a nuestro destino: la Escuela de Suboficiales de la Armada.

Tras introducirnos en la añeja Población Militar de San Carlos, flanqueada a derecha e izquierda por cuarteles y jardines, llegamos finalmente a la Escuela.

Accedemos a ella, y tras rebasar la entrada de unos cuidados y bellos jardines, adornados por el verde exuberante de los árboles y el canturreo y revuelo de los pájaros, vislumbramos entre los entramados y setos la estatua del insigne navegante Cristóbal Colón, el cual preside los jardines que llevan su nombre.

Pasamos al interior del Edificio Carlos III, para llegar hasta el despacho de su Comandante-Director, el CN Juan Negreira Medina. Este edificio, que toma su nombre en honor al Rey, posee una gran belleza arquitectónica y estructural que delata una vasta historia en el devenir de los siglos y una silenciosa pero atrevida leyenda susurra aún tras sus mármoles, umbrales y arcos.

Este edificio, actualmente, alberga las diferentes salas del

Museo Naval de la Zona y los despachos de Dirección, Jefatura de Estudios e Instrucción, Administración, Servicios y Apoyo.

P.- Comandante, por lo que he podido observar hasta llegar a su despacho, este edificio encierra una gran historia entre sus muros...

R.- En efecto, de hecho así lo narran los dos últimos siglos de nuestra historia. Este edificio fue construido en 1798. A comienzos del siglo XIX fue academia de Pilotos e Intendencia del Departamento para, a mediados del mismo, albergar el Colegio Naval Militar. Entre 1870 y 1912 se constituye en Capitanía General del Departamento, habilitándose como Residencia de los Oficiales repatriados en 1898. Desde 1913 a 1943, se establece aquí la Escuela Naval Militar; a partir de este último año, y una vez promulgado el Decreto de 11 de noviembre, ésta se ubica definitivamente en Marín y se crea la Escuela de Suboficiales que más tarde sería, además, de Escribientes y de la Milicia Naval Universitaria. A partir de 1972, al desaparecer la Milicia Naval, se estructura como Escuela de Suboficiales y de Escribientes de la Armada, pasando definitivamente, a partir del año 1990, con la creación de la ESENGRA, a desempeñar sus funciones



El Comandante-Director de la Escuela de Suboficiales, CN Juan Negreira Medina

docentes de Escuela de Suboficiales.

P.- ¿Qué cursos se imparten en la actualidad en la ESUBO?

R.- La actividad docente de este centro actualmente es la siguiente:

- Primera fase del Curso de Acceso a las Escalas de Suboficiales de los Cuerpos de Infantería de Marina y Especialistas de la Armada.
- Segunda Fase de Formación para el acceso a la Escala de Suboficiales del Cuerpo de Músicas Militares (módulo correspondiente a la Armada).
- Curso de Capacitación para el ascenso al empleo de Suboficial Mayor.

Los componentes del X Curso de Capacitación para el ascenso a Suboficial Mayor de los Cuerpos de Infantería de Marina y Especialistas de la Armada, con el Comandante-Director de la Escuela de Suboficiales



El Almirante Jefe de la Zona Marítima del Estrecho y el Comandante-Director de la Escuela de Suboficiales hacen entrega de los diplomas a los subtenientes del citado curso, correspondientes al Cuerpo de Infantería de Marina



- Curso de Capacitación para el ascenso al empleo de Cabo Mayor.
- Curso de CONTRAMAR para Oficiales.
- Curso de CONTRAMAR para Suboficiales.
- Cursos de perfeccionamiento del idioma inglés, nivel inicial, medio y avanzado.

P.- Centrándonos en los alumnos que realizan el Curso de Acceso a la Escala de Suboficiales, ¿qué planes de estudios realizan en esta primera fase?

R.- Esta primera fase comprende una formación general básica militar, compuesta por los Módulos de Mando, Organización, Ciencias Navales, Logística, Historia de las Instituciones, Idioma, Informática e Instrucción y Adiestramiento.

P.- ¿Qué requisitos necesita el Militar Profesional de Tropa y Marinería para poder optar al ingreso en el Curso de Acceso a la Escala de Suboficiales?

R.- Se ingresa mediante el sistema de concurso-oposición y es preciso llevar al menos tres años de servicios como Militar Profesional de Tropa y Marinería en la fecha de

inicio de la correspondiente enseñanza de formación, debiendo estar en posesión de alguna de las siguientes titulaciones:

- Título de Bachiller establecido en la Ley Orgánica 1/1990, de 3 de octubre, de Ordenación General del Sistema Educativo.
- Acreditación de la superación de la prueba que se recoge en los puntos 1 y 2 del artículo 32 de la citada Ley Orgánica.
- Acreditación de la superación de las enseñanzas que determinen las administraciones educativas para complementar la madurez y las capacidades profesionales acreditadas por la posesión del título de Técnico, de

acuerdo con lo establecido en el apartado 3 del artículo 32 de la citada Ley Orgánica.

- Estar en posesión de alguna de las acreditaciones académicas declaradas equivalentes a efectos de acceso a los ciclos formativos de grado superior.

P.- En cuanto al Curso de Capacitación para el ascenso al empleo de Suboficial Mayor, ¿cuál es el objetivo?

R.- Tiene el importante objetivo de actualizar los conocimientos para el desempeño de sus cometidos en el empleo superior y, a la vez, es fuente de observación y evaluación de aptitudes para el ascenso a este empleo.



Rotonda (Edificio Carlos III)



Patio de Laureados del Edificio Carlos III

P.- Este Curso de Capacitación para ascenso al empleo de Suboficial Mayor, ¿se realiza en su totalidad en la Escuela de Suboficiales?

R.- Se divide en dos fases, con una duración total de siete semanas, realizándose una fase de una semana en la Escuela de Guerra Naval y el resto en esta Escuela.

P.- Comandante, dentro de las actividades docentes de la Escuela de Suboficiales, ha comentado Vd. anteriormente la realización del Curso de Capacitación para el ascenso a Cabo Mayor. ¿Quiénes pueden realizar este curso?

R.- Está diseñado para los Cabos Primeros que cuenten con un mínimo de tres años de servicios en el empleo y que hayan mantenido una relación de servicios de carácter permanente, al menos, durante tres años.

P.- ¿Cómo se realiza la selección de Cabos Primeros para efectuar este Curso?

R.- Esta selección la realiza la Junta de Evaluación nombrada a tal efecto y que propone al Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada la resolución definitiva de asistentes al curso.

P.- Para realizar sus misiones docentes ¿con qué medios cuenta la Escuela?

R.- La Escuela de Suboficiales, como cualquier centro docente de formación de la armada, cuenta con los medios humanos (profesorado militar y civil cualificado), de infraestructura (Edificio de Alumnos "Almirante Diego Brochero") y técnicos (Laboratorios de Idiomas y Aula de Informática) necesarios para llevar a cabo sus importantes cometidos.

Para la enseñanza del Módulo de Idioma, de gran importancia y trascendencia para el futuro Suboficial de una Armada moderna, la Escuela dispone de dos laboratorios multimedia con capacidad para 20 alumnos, cada uno de ellos, y un laboratorio de audio con capacidad para 40 alumnos.

También disponemos de un Aula de Informática de 20 pue-

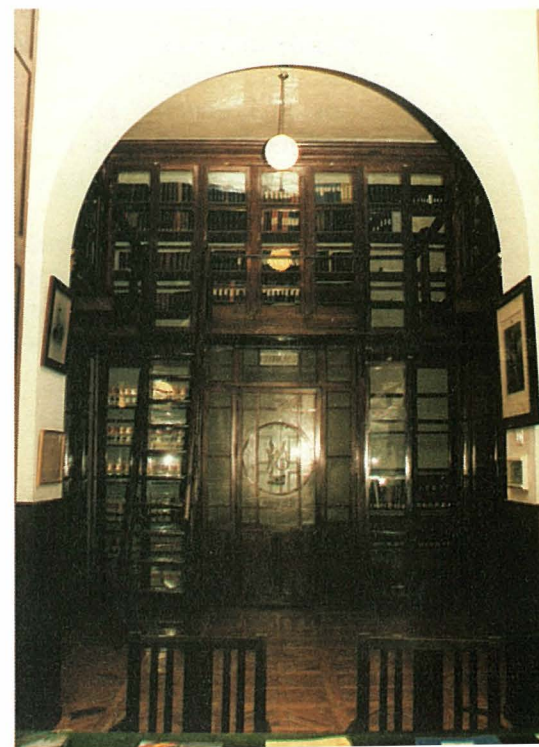
tos, y de una serie de ordenadores dispuestos en la Biblioteca de Alumnos y divididos en diferentes áreas de trabajo de INTRANET e INTERNET de banda ancha.

Todos los puestos de trabajo, tanto de administración como de enseñanza, están conectados a la red de Área Local del Centro, encontrándonos en disposición de acogernos, en un futuro cercano, al nuevo modelo de Enseñanza propuesto por la Armada, basado fundamentalmente en las nuevas tecnologías y desarrollado en el Plan de Innovación Tecnológica de la Enseñanza en la Armada (PITEA).

P.- ¿Qué proyectos futuros aborda actualmente la Escuela?

R.- Enlazando con la pregunta anterior, es prioritario diseñar las líneas de acción para incorporar las funcionalidades del PITEA instaladas en el Centro Piloto de la Escuela Naval Militar.

Biblioteca de Oficiales (Edificio Carlos III)



Otro proyecto importante es la remodelación de las zonas de alojamiento del Cuartel de Alumnos "Almirante Diego Brocherto" para adecuarlo a la legislación vigente sobre Infraestructura del Ministerio de Defensa. Esta obra se incluirá probablemente en el Programa Anual de Infraestructura para el bienio 2003/2004; con ella, la habitabilidad del alumnado mejorará notablemente.

P.- Por último, Comandante, este centro, de gran extensión perimetral, debe tener otros cometidos independientemente de lo expuesto hasta ahora...

R.- Así es. Esta Escuela posee una compleja estructura organizativa, que deriva en varias líneas de flujo afines a su dependencia orgánica y funcional, como son:

- La dependencia orgánica, bajo conducto del Almirante Jefe de Personal y según las directrices emanadas por el Almirante Director de Enseñanza Naval, en lo referente a Enseñanza y Formación.
- La dependencia funcional, bajo directrices del Almirante Jefe de la Zona Marítima del Estrecho en lo concerniente a:

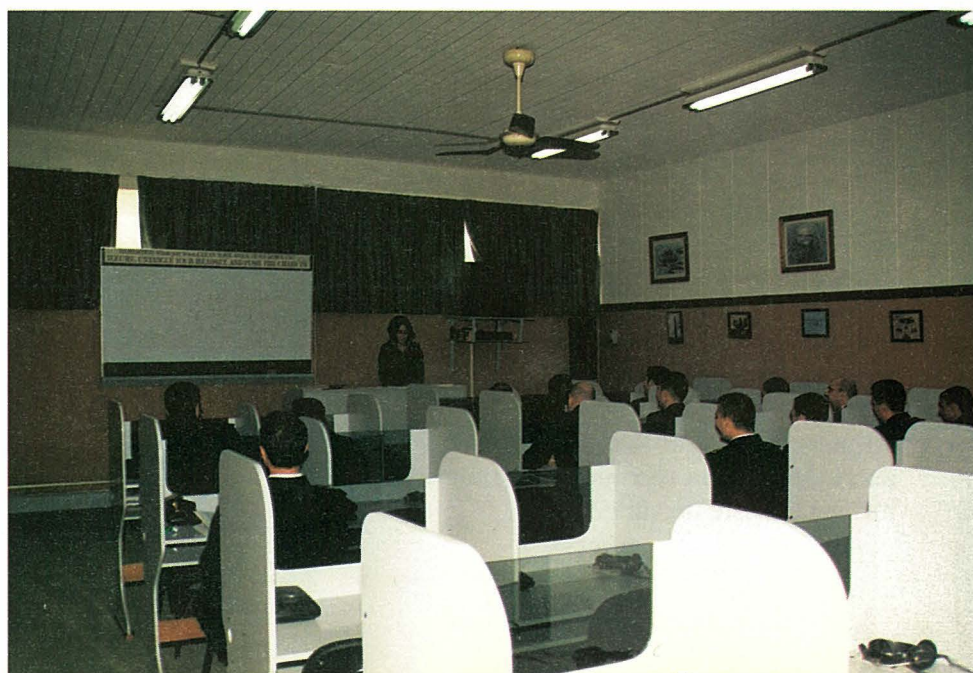


- Gestión de visitas y actos a celebrar en el Panteón de Marinos Ilustres. Su mantenimiento y conservación, bajo dependencia, además, del Almirante Director del Instituto de Historia y Cultura Naval.
- El Centro de Adiestramiento de Seguridad Interior de la Zona Marítima del Estrecho, en el cual se imparten cursos teórico-prácticos de lucha contraincendios y control de averías para los UCO's de la Zona Marítima y Flota-Rota. Al mismo tiempo, actúa como Agrupación de Contraincendios de la Zona, interviniendo acti-

vamente en la extinción de incendios e inundaciones en el ámbito militar y colaborando con los organismos civiles, cuando su presencia es requerida.

- Equipo de Valoración y Adiestramiento para el Combate (EVACO) de la Zona Marítima.
- Presidencia de la Junta Urbanizadora de la Población Militar de San Carlos, con el cometido de conservar y mantener los espacios comunes de este conjunto histórico-monumental.

C. Jáuregui



Espacio abierto

A NUESTROS
lectores

El Boletín Informativo para Personal quiere establecer un espacio abierto para que nuestros lectores nos hagan llegar sus impresiones, opiniones, informaciones de interés general, dudas, sugerencias, etc., siempre que se encuentren en relación con el ámbito de la Armada, con la finalidad de servir de enlace y comunicación directa entre el personal de las distintas Zonas Marítimas.

Una visita de obligado cumplimiento para el marino

PANJÓN

TEMPLO VOTIVO DE LA VIRGEN DEL MAR

«Estas páginas se escriben pensando en ti, peregrino del mar o quienquiera que seas, que vienes al Templo Votivo de la Virgen del Mar de Panjón, para que conozcas la historia íntima de este gran santuario marino.

“Carmelo de Occidente” lo llamó el almirante Moreno. Y de veras que parece que la Virgen del Carmen ha escogido este lugar para convertirlo en centro de atracción espiritual de todos los mares y faro potentísimo de luz del Evangelio sobre sus gentes».

ESTO escribe el cronista del santuario cuando comienza sus apuntes sobre un pueblo marino llamado Panjón, situado en la ría de Bayona, en la embocadura de la ría de Vigo, cerca de esta ciudad. En este lugar existe desde el 31 de octubre de 1937, en que fue consagrado, el Templo Votivo de la Virgen del Mar, santuario dedicado a proteger a los huérfanos de marineros, principalmente de pescadores, acogiendo el orfanato para estos niños, y también el Apostolado del Mar.

Para su construcción se formó una comisión de trabajo cuyo primer cometido fue buscar y

encontrar un arquitecto, Antonio Palacios Ramilo, que puso todos sus conocimientos en el empeño de sacar adelante la obra. Esta comisión repartió una hoja de propaganda que, resumida, explicaba así la pretendida obra:

«Templo de Nuestra Señora del Carmen en Panjón; un monumento bellissimo, una obra de arte proyectada por don Antonio Palacios en el paradisíaco Valle-Miñor. Panjón es el pueblo escogido, situado a la entrada de la ría de Vigo, que estará dedicado a la Reina de los Mares, Nuestra Señora del Carmen, y un nuevo pueblo la rodeará.



Espacio abierto

dable originalidad y esbelta torre. El marinero español nos ayudará con su entusiasmo y generosidad».

Con el paso del tiempo se dara al Templo un caracter general convirtiéndolo en un voto de la gente del mar a su Patrona,

José Rivas y fue donada por Mercedes Ande, viuda de Albe-la. Hizo su entrada en la parroquia el 15 de noviembre de 1936, llevada por una flotilla de barcos pesqueros en olor de multitudes.

Desde la fecha de su inauguración y consagración, las visitas al Templo son continuas, y la Armada desde entonces ha participado en todos los actos y contribuido con su ayuda económica al sostenimiento del lugar. Todos los sábados se oficia la ceremonia de la Bendición del Mar: «Mientras en el mar se lucha y en las fábricas e industrias del mar se trabaja, aquí, en el Templo del Mar, se reza para que descienda sobre todos la bendición de lo ALTO...».

La primera Ofrenda del Mar se realizó el 23 de julio de 1939, día solemne en honor de la Virgen. Se presentó una ofrenda a la Reina de los Mares consistente en las limosnas y donativos que llegan a Panjón cada año para los diversos fines de su santuario marino. Aquella extraordinaria presentación fue presidida por el comandante de Marina de Vigo, representado por el TN Victoriano Sánchez-Barcáiztegui, Jefe de la base naval de Ríos.

En el año 1940 se le dio a la ofrenda carácter nacional, "día grande para Panjón y de esperanza para la Marina española". El 19 de agosto de 1943 presentó la ofrenda el entonces ministro de Marina, don Salvador Moreno, quien consagró la Marina española al Corazón de María.

El 8 de mayo de 1942 acudieron los primeros marineros peregrinos. Fueron los del minador *Marte*, cantando la Salve Marinera. A lo largo de los años transcurridos la atracción del Templo ha sido tal, que llegan hasta él prelados, almirantes, generales, tripulaciones de buques...; todos los días llega algún modesto peregrino o algún visitante ilustre.



Hermoso templo con características del siglo XII, estilo bizantino; de gran brillantez y una conveniente modernidad, gran efecto y visualidad, agra-

llamándolo Templo Votivo de la Virgen del Mar.

La imagen de la Virgen del Carmen que preside el Templo es obra del artista santiagués

Espacio abierto

acababan de recibir sus Despachos de Oficiales de 1ª Armada querían consagrar su carrera a la Virgen del Carmen. La Misa la celebró el Capellán de la Escuela, Rvdo. Don Fidel Gomez Colombo; nuestro Padre Fidel.

Todos los años en verano se celebra la OFRENDA a la que

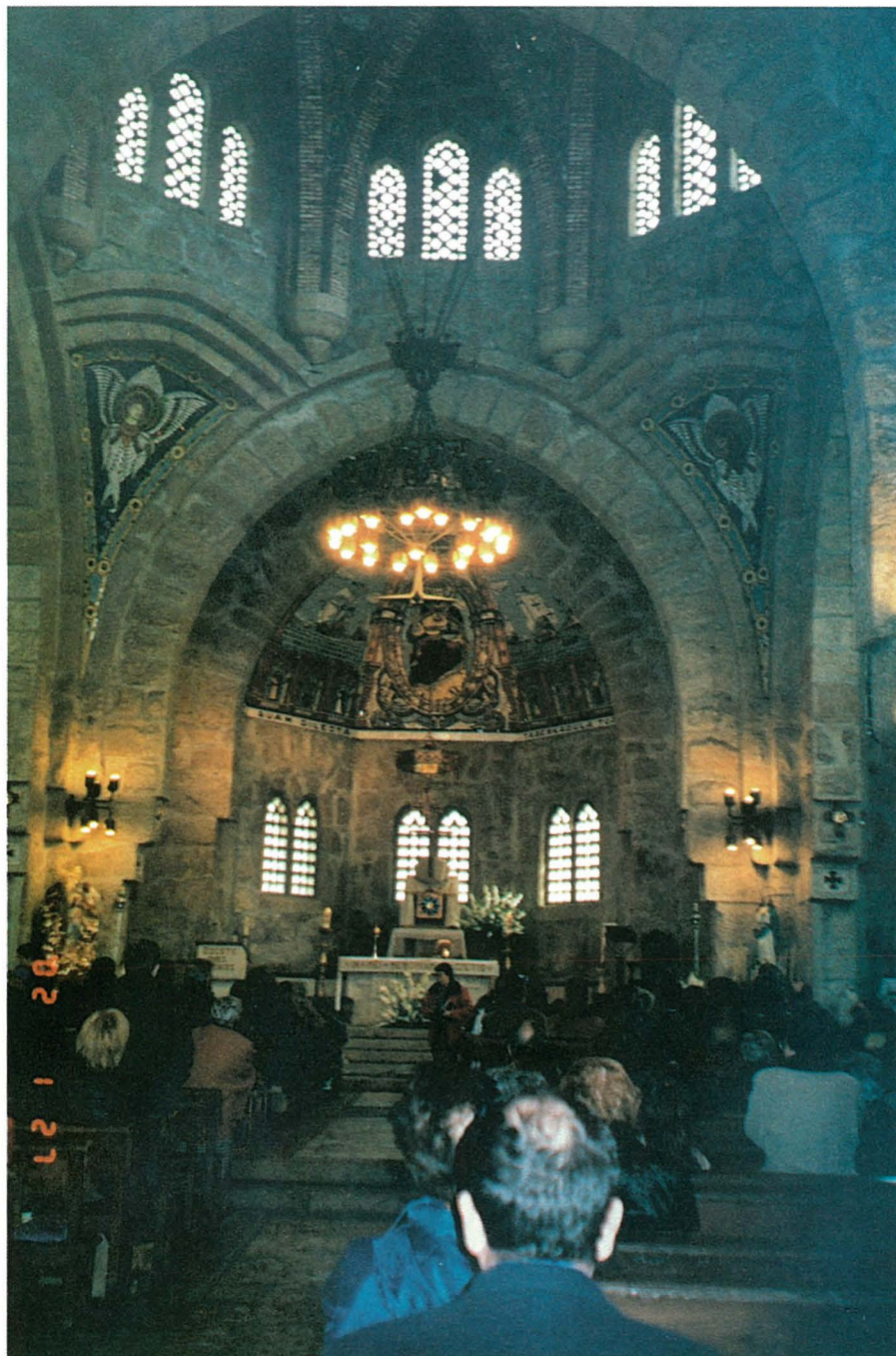
hombres tampoco dejan nunca de acudir a esta cita.

Así pues, la ofrenda del mar es una ceremonia ya tradicional. Al acercarse el verano la gente pregunta ansiosa por la fecha de su celebración y por la identidad del oferente. Es el más significativo homenaje de la fe y de la devoción de los marinos a su patrona; este año próximo acudirá de nuevo la Armada.

Permítaseme comentar que a la ofrenda del año 1955 acudimos los componentes de mi promoción, presididos por el entonces almirante de la Flota, el vicealmirante Felipe de Abárzuza, que llegó a bordo del crucero *Méndez Núñez*; los guardiamarinas fuimos transportados en el destructor *Lazaga*, perteneciente entonces a la «flotilla afecta» a la Escuela.

La economía de la obra de Panjón está, sostenida por personas y entidades relacionadas con la mar. Desde que se iniciaron los trabajos de construcción, los gastos ocasionados por las obras, la compra de terrenos, el sostenimiento del orfanato, etc. han alcanzado cantidades muy elevadas. Los muchachos huérfanos realizan actualmente los estudios en sus casas, para evitar la soledad de un orfanato, pero continúan siendo ayudados económicamente por la Dirección del santuario.

El nombre de Panjón y de su Templo Votivo, santuario y casa de oración del mar, continúa resonando por todo el litoral español.



La Escuela Naval compareció por primera vez en el santuario el día 10 de diciembre de 1944, año en que la Escuela estrenó su sede de Marín. Los alumnos de

la Armada, y con frecuencia los de la Escuela Naval, acuden en buques de guerra, inevitables en estos actos. La marina pesquera y sus



ACTOS CELEBRADOS EN EL PARQUE DEL RETIRO DE LA COMUNIDAD DE MADRID CON MOTIVO DEL DÍA DE LAS FUERZAS ARMADAS



Los actos del Día de las Fuerzas Armadas 2002 se celebraron entre los días 29 de mayo y 2 de junio en una ciudad por comunidad autónoma, correspondiendo a la Armada su organización en las sedes de Santander, Cartagena, San Fernando (Cádiz) y Las Palmas de Gran Canaria. El acto institucional central se celebró este año de manera excepcional y significativa en Istok (Kosovo) el día 29 de mayo, y contó con la presencia de S.M. el Rey y el ministro de Defensa.

ESTE año los actos del Día de las Fuerzas Armadas celebrados en la capital de España, han sido organizados en torno a una gran exposición al aire libre en el parque más emblemático para los madrileños, la Rosaleda del Retiro, lo que constituyó una sorpresa para los incondicionales de los paseos matutinos por sus jardines. Se desplegaron improvisados campamentos para que pudiesen ser visitados por todos los que quisieran acercarse que, ajenos en su mayor parte a la labor que las Fuerzas Armadas desempeñan, tuvieron así la oportunidad de constatar de cerca la labor desempeñada por los nuevos ejércitos, enteramente profesionales. Los más entendidos tuvieron oportunidad



también observar las nuevas tecnologías aplicadas a la Defensa; se mostraron igualmente otros aspectos relacionados directamente con la calidad de vida de los efectivos que componen los ejércitos de Tierra, Mar y Aire. Asimismo se podía contemplar los nuevos sistemas de simulación empleados para la instrucción del personal, armamento y material de nueva generación de nuestras Fuerzas Armadas, etc.

El pabellón de la Armada

La muestra fue inaugurada por el ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa, a quien acompañaba el secretario de Defensa, Fernando Díez Moreno. Las dos personalidades



efectuaron un detenido recorrido por las distintas instalaciones de cada Arma.

La Armada española estuvo representada en la exposición por la Sección de Motivación de la Jurisdicción Central, siendo el almirante Porfirio Moreno Sierra, jefe de la Jurisdicción Central, quien recibió y acompañó a las autoridades citadas durante su visita al pabellón de la Armada, que contaba entre otros atractivos con una amplia exposición fotográfica que recogía los distintos ámbitos navales, así como con equipos del Centro de Buceo de la Armada, donde

31 5 2002

se forman los buceadores de combate y donde se desarrolla hoy una eficaz labor en relación con las actividades subacuáticas. Un vehículo Hummer y una lancha Cuper Cart del Tercio de Armada completaban esta exposición haciendo las delicias de los numerosos visitantes. Asimismo un gran panel de nudos utilizados en las faenas marineras presidía la exposición para su divulgación entre el público profano. Por supuesto estaba presente el elemento más importante con el que hoy cuenta la Sección de Captación de la Jurisdicción Central, que es el ya conocido «Bus de la Armada», dotado con avanzados equipos multimedia para hacer llegar la información más completa y la imagen de nuestra institución por todos los rincones de nuestra comunidad, tarea que lleva a cabo un equipo de profesionales especialmente seleccionado.

Al inicio de cada una de estas tres jornadas se procedió al solemne izado de la Bandera nacional. El que le correspondió a la Armada fue llevado a cabo por la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid. Asimismo la Banda de Música de esta Agrupación deleitó a los presentes con un concierto de música militar que hizo más agradable aún la mañana en tan precioso parque.

La clausura y el arriado de la Enseña nacional de la Exposición de las Fuerzas Armadas en el parque del Retiro la efectuó una sección de marinería de la Ayudantía Mayor del Cuartel General de la Armada.



Convocatoria 2002

ARMADA ESPAÑOLA

750 plazas para el 6º Ciclo



Información y cita previa en

902 432 100

o en los Centros de Reclutamiento



Elige tu plaza de marinero o soldado entre las siguientes especialidades

- **Infantería de Marina: 440 plazas**
- **Maniobra y navegación: 200 plazas**
- **Hostelería y alimentación: 100 plazas**
- **Administración: 10 plazas**

Más información en el 902 170 191 o en cualquier centro, unidad o dependencia de la Armada.



www.mde.es

El valor de un profesional

NUEVAS CONSTRUCCIONES



Como resultado de la fusión de los dos grandes constructores navales españoles, IZAR ofrece hoy una de las mayores capacidades constructivas del mundo.

Pero, más allá de la capacidad, nuestra misión es diseñar, construir e integrar los buques de guerra que las Armadas demandan para el nuevo siglo. Y tenemos experiencia en ello.

Así, IZAR es el único constructor naval del mundo que ha diseñado y construido un portaaviones para un país extranjero.

¿QUIÉN SINO IZAR?

IZAR es el único astillero del mundo que está construyendo dos series de Fragatas de última generación, para países europeos.

Y mucho más, porque estamos decididos a satisfacer cualquier demanda, incluso más allá de sus expectativas, ofreciendo soluciones globales.

Traiga su utopía a IZAR



IZAR

